АДМИРАЛ КУЗНЕЦОВ

Владимир Булатов

ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Книга известного архангельского историка В. Н. Булатова впервые в серии «ЖЗЛ» повествует о самом известном российском адмирале XX века — Николае Герасимовиче Кузнецове.

Он командовал крейсерами, был главным военно-морским советником в Испании, организовывая снабжение армии республики и спасая испанских детей-сирот. Командовал Тихоокеанским флотом. В 36 лет по воле Сталина возглавил обескровленный репрессиями военный флот страны, став первым Адмиралом Флота Советского Союза.

Кузнецову удалось подготовить флот к германскому нападению. 22 июня 1941 года только моряки встретили врага во всеоружии и с минимальными потерями. Блестяще руководя флотом во время войны, испытал опалу в 48-м и новую опалу и разжалование при Н. С. Хрущеве и Г. К. Жукове. Адмирал не сломался, хотя его талант оказался востребован далеко не полностью.

Лишь сегодня на базе огромного документального материала мы можем предложить читателю книгу-размышление о судьбе выдающегося отечественного флотоводца.

- Владимир Булатов
  - От автора
  - Глава 1
  - Глава 2
  - Глава 3
  - Глава 4
  - Глава 5
  - Глава 6
  - Глава 7
  - Глава 8
  - Глава 9
  - Глава 10
  - Глава 11
  - Глава 12
  - Глава 13
  - Глава 14
  - Глава 15
  - Заключение
  - Основные даты жизни и деятельности
  - Библиография(1)
- notes

○ 1

Владимир Булатов
Адмирал Кузнецов

От автора

«Большое видится на расстоянии» — это действительно так. В прошлом году мы торжественно отметили важнейшее событие — 60-летие Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Повсеместно прошли встречи с участниками Великой Победы, их чествование. Грустно становится, когда замечаешь, как поредели в последние годы ряды ветеранов войны и тыла. На одной из таких памятных встреч студентка архангельского Поморского университета Светлана Боговая произнесла обыденные на первый взгляд слова: «Мы благодарны Вам, ветераны войны, за то, что Вы дали нам жизнь». Для меня эти слова имели символичное значение, по существу в эту минуту я сделал для себя небольшое открытие. Мой день рождения — в январе 1946 года. Я начал считать. 9 мая 1945 года — май, июнь, июль, август, сентябрь, октябрь, ноябрь, декабрь, январь — девять месяцев. Эврика! Я дитя Победы! Если бы не было Великой Победы, не было бы меня. Мои родители — отец Николай Федотович, кадровый военный, мать — в первые годы военного лихолетья медсестра, оба они северяне и прошли с боями всю войну, Победу встретили в Берлине…

День Победы, как поется в замечательной песне, «это праздник со слезами на глазах». Огромные жертвы понес наш народ — более 26 миллионов жизней было положено на алтарь Победы. Сегодня мы вспоминаем погибших и живых поименно.

Наша страна гордится своими полководцами, маршалами Победы — Жуковым, Рокоссовским, Василевским, Малиновским, Баграмяном… Огромен вклад в нашу Победу флотоводцев, адмиралов — Галлера, Исакова, Октябрьского, Головко, Трибуца… И первым среди них всегда называют Адмирала Флота Советского Союза Николая Герасимовича Кузнецова, чей талант и организаторские способности приближали страну к Великой Победе, к созданию мощного Военно-морского флота СССР. Его имя еще при жизни было овеяно легендами.

Пятнадцатилетним юношей, приехав в Архангельск, он решил посвятить себя военно-морской службе и на всю жизнь остался верен сделанному выбору. В 26 лет Кузнецов стал командиром крейсера, в 33 года — командующим Тихоокеанским флотом, а в 34 — наркомом ВМФ. Самый молодой командир крейсера и самый молодой нарком Военно-морского флота. За тринадцать лет он прошел путь от матроса до вершины флотской службы и еще четырнадцать лет возглавлял советский Военно-морской флот, в том числе все 1418 дней и ночей Великой Отечественной.

В 1939–1946 годах он являлся наркомом ВМФ и главкомом ВМС СССР, а в 1951–1953 годах — военно-морским министром. С 1953 по 1956 год Кузнецов был первым заместителем министра обороны СССР, председателем Главного военного совета ВМФ, главнокомандующим ВМС.

В 1944 году Н. Г. Кузнецову присваивается высшее в ту пору воинское звание в ВМФ — Адмирал Флота, которое соответствовало рангу генерала армии. В 1945 году адмиралу Н. Г. Кузнецову было присвоено звание Героя Советского Союза. В 1955 году вводится звание Адмирал Флота Советского Союза, соответствующее маршальскому, и Н. Г. Кузнецов удостаивается его первым из моряков, ему с запозданием были вручены знак отличия «Маршальская звезда» и особая грамота Президиума Верховного Совета СССР.

С августа 1936 года по июль 1937 года Николай Герасимович служил в Испании в качестве военно-морского атташе, главного военно-морского советника и руководителя советских моряков-добровольцев, воевавших на стороне испанского народа. Здесь он проявил себя незаурядным политиком и дипломатом, моряком-интернационалистом.

Адмирал Н. Г. Кузнецов видел далеко вперед, он один из первых в СССР военачальников и флотоводцев ввел понятие «сбалансированный флот». В Первую мировую войну сбалансированным считался флот, имевший различные классы кораблей. Во Второй мировой войне «сбалансированный флот» — это уже соотношение различных родов войск в составе ВМФ: надводных кораблей и подводных лодок, морской авиации, морской пехоты и береговой артиллерии. «Сбалансированный флот» является ключевым и в настоящее время, когда Россия пытается восстановить статус океанской военно-морской державы.

Великую Отечественную войну советский Военно-морской флот встретил во всеоружии, будучи вовремя приведенным в боевую готовность № 1. В первый день войны ни один боевой корабль, ни одна береговая батарея, ни один самолет ВМФ не были поражены.

Нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов являлся представителем Ставки Верховного главнокомандования (1941–1945) и ее членом (июнь-июль 1941-го и с февраля 1945 года). За время войны как по заданиям Ставки ГКО, так и по своей инициативе он около двадцати раз бывал на фронтах и флотах, где возникали сложные ситуации.

Из девяти крупнейших стратегических наступательных операций советских Вооруженных сил в войне в шести принимали

участие флоты и флотилии ВМФ под руководством своего главнокомандующего адмирала Н. Г. Кузнецова. Его флотоводческий талант всесторонне раскрылся при осуществлении взаимодействия флотов и флотилий с сухопутными войсками при обороне Таллина, Одессы, Севастополя, Ленинграда, Москвы, Сталинграда, военно-морских баз, при разработке планов Ставки Верховного главнокомандования, проведении Керченско-Феодосийской, Новороссийской, Керченско-Эльтингентской и других десантных операций. По его инициативе в августе 1941 года авиация ВМФ успешно бомбила Берлин, что имело огромное морально-психологическое значение для нашей армии и флота.

Одной из характерных особенностей действий советского Военно-морского флота была длительная и упорная оборона военно-морских баз совместно с сухопутными войсками. Фашистское командование рассчитывало захватить крупнейшие советские военно-морские базы с суши и тем самым обречь на неминуемую гибель Балтийский, Черноморский и Северный флоты. Как известно, в первые месяцы войны три наши главные базы — Таллин, Севастополь и Полярный — оказались под угрозой захвата немецко-фашистскими войсками, и их защита имела важное стратегическое значение.

Оборона Таллина, Моонзундских островов, полуострова Ханко проходила в весьма невыгодных для нас условиях. До 26 августа 1941 года моряки Балтики и бойцы 10-го стрелкового корпуса, нанеся огромный урок противнику, сделали все возможное для обороны главной базы Балтийского флота Таллина и отвлекли крупные силы врага от главной цели — Ленинграда.

Одна из ярчайших, героических страниц в истории Великой Отечественной войны — оборона Севастополя. Народный комиссар ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов постоянно уделял внимание обороне города и оказывал всемерную поддержку его защитникам.

Только сейчас, спустя десятилетия, можно увидеть, понять, оценить огромную политическую волю, выдержку и чувство огромной ответственности главнокомандующего ВМС Н. Г. Кузнецова за порученное дело, тщательность отработки вопросов, связанных с ведением боевых действий флота.

Оценивая Н. Г. Кузнецова как народного комиссара ВМФ, необходимо отметить его деятельность по проведению десантных операций. Наиболее крупные десанты наш флот высадил во время Керченско-Феодосийской (1941), Новороссийской (1943) операций, на побережье Керченского полуострова (1943) и на

острове Моонзундского архипелага (1944). В то же время противнику на протяжении всей войны не удалось высадить ни одного десанта на приморских флангах наших войск.

Адмирал Н. Г. Кузнецов отвечал за координацию действий Северного флота, авиации ПВО страны и резерва Ставки Верховного главнокомандования по защите союзных конвоев (от первого и до последнего) от ударов противника.

В течение всей Великой Отечественной войны он являлся бессменным руководителем ВМФ СССР, став одним из тех, кого наш народ по праву считает творцами Победы. Одного этого было бы достаточно, чтобы он навсегда вошел в историю Российского государства.

Особую страницу в деятельности наркома ВМФ и главнокомандующего ВМС СССР составила его работа в качестве члена делегаций Советского Союза на международных конференциях и в составе дипломатических миссий. Он участвовал в переговорах военных миссий трех держав — СССР, Англии и Франции (1939), США и Великобритании (июль 1941 года) — о совместных действиях против Германии, в работе Крымской и Потсдамской конференций трех союзных держав (1945). И здесь, на дипломатическом поприще, он также принес неоценимую пользу своей Родине. Адмирал Н. Г. Кузнецов участвовал в подготовке, обсуждении и выработке решений, связанных с совместными действиями союзников в Европе и на Дальнем Востоке, военно-морскими поставками по ленд-лизу, организацией, обеспечением приема и безопасности кораблей и самолетов союзных делегаций, разделением германского флота, решением послевоенных проблем.

Н. Г. Кузнецов — величина общенационального масштаба. История уже определила ему место — он встал в один ряд с такими великими русскими флотоводцами, как Ушаков, Сенявин, Лазарев, Нахимов, Макаров…

Н. Г. Кузнецов родился и вырос на Архангельском Севере. Это край бесстрашных поморов — мореходов и судоводителей. Начиная с морских рекрутов Петра Великого, Архангельский Север, как правило, направлял своих юношей на государеву службу в российский военно-морской флот. Окружающая природная и духовная среда Русского Севера оказала необычайное влияние на появление и становление такого морского самородка, как Н. Г. Кузнецов. М. В. Ломоносов, подобно северному сиянию, блеснул своим гением и знаниями с вольнолюбивого Севера. Первый Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов, талантливый флотоводец не случайно родился и вырос также в этих краях. Не удержусь назвать еще

одного сына Русского Севера, «начальника земли русской» Иоанна Кронштадтского, на которого, по словам А. П. Чехова, «с надеждой устремлены взоры всего народа». Святой Иоанн Кронштадтский не был главой Русской православной церкви, но его слушали и следовали его проповедям миллионы прихожан.

Архангельский Север — колыбель отечественного военного, торгового, промыслового, полярно-специализированного, научного и атомного подводного флотов — дал стране тысячи преданных морю людей, среди которых имя Николая Кузнецова по праву занимает — во всяком случае, в истории XX века — первое место. Адмирал Кузнецов был незаурядным государственным деятелем, владел стратегией. Только морской и океанический кругозор создает полную государственную стратегию, способность к геополитическому мышлению.

Россия в геополитическом отношении — морская держава. Из 60 тысяч километров государственной фаницы 40 тысяч — граница морская. Это обстоятельство прекрасно осознавали русские цари — Иван Грозный, Петр Великий, Екатерина Великая…

В XVI веке, во времена Ивана Грозного, Россия обратилась лицом к Северу, к «Божьей дороге — великому морю-океану». Молодая столица Русского Севера считала своим небесным покровителем архангела Михаила, и вскоре за ней закрепилось могучее и звучное название — Архангельск.

Город на Северной Двине стал первым морским портом России, воротами в Арктику. Свыше 300 полярных экспедиций выходили в северные широты из Архангельска. Назовем лишь некоторые из них: В. Я. Чичагова, Ф. П. Литке, П. К. Пахтусова, А. К. Циволька, С. А. Моисеева, Г. Я. Седова, В. А. Русанова, О. Ю. Шмидта, И. Д. Папанина…

Архангельск, Поморье — родина большинства прославленных мореплавателей и капитанов. Вот их имена: Александр Степанович Кучин, Иван Петрович Ануфриев, Владимир Иванович Воронин, первый капитан атомохода «Ленин» Павел Акимович Пономарев, полярные капитаны А. К. Бурке, Н. И. Хромцов, А. И. Дубинин, А. П. Мелехов, Б. И. Ерохин, А. Ф. Пинежанинов, Г. Д. Бурков и многие другие, которые своими подвигами во льдах Арктики прославили Поморский край, Архангельский Север.

Не только в самом Архангельске, но и в других городах нашего края, в больших селах и крохотных деревеньках рождались мальчишки, которые с детства мечтали посвятить свою жизнь флоту. В шести километрах от деревни Медведки, родины адмирала Н. Г. Кузнецова, в деревне Новинки родился и вырос

другой будущий «речной» адмирал — Зосима Алексеевич Шашков, в 1939 году ставший самым молодым членом правительства — наркомом водного транспорта СССР. Более двадцати лет он возглавлял речной транспорт Советского Союза.

В феврале 1939 года народным комиссаром тяжелого машиностроения СССР был назначен Вячеслав Александрович Малышев. Он родился в 1902 году в северном городе Усть-Сысольске, переименованном в 1930 году в Сыктывкар. В. А. Малышев и З. А. Шашков считали себя друзьями. Более подробно о их взаимоотношениях я расскажу в главе «Флотилии вступают в бой».

Здесь же хочу сообщить читателям, что В. А. Малышев был выдающимся полководцем военной экономики, в годы Великой Отечественной войны он возглавил Народный комиссариат танковой промышленности (с 11 сентября 1941 года). А какую роль играли танки в годы войны, знает любой читатель, интересующийся событиями тех грозных лет.

После войны В. А. Малышев стал комиссаром транспортного машиностроения СССР, возглавил Государственный комитет Совета министров СССР по внедрению передовой техники в народное хозяйство страны.

В ранге заместителя председателя Совета министров СССР (с апреля 1940 года), члена Политбюро ЦК КПСС (с октября 1952 года) Вячеслав Александрович Малышев работал министром судостроения (январь 1950-го — март 1953 года), участвовал в разработке и первых испытаниях советского термоядерного оружия, в создании первой атомной подводной лодки. В эти годы он постоянно решал многие государственные вопросы со своими земляками «водными» наркомами — министрами Н. Г. Кузнецовым и З. А. Шашковым.

Могу с твердой уверенностью сказать, что в истории нашей страны не было такого случая, когда важнейшие участки народного хозяйства и обороны в военные и послевоенные годы возглавляли уроженцы одного края — Северного.

Книга, которую держит в руках уважаемый читатель, посвящена Николаю Герасимовичу Кузнецову, его жизни и судьбе, судьбе великой и трагической, как и вся история нашей страны советского времени. В своей первой книге «Накануне» Н. Г. Кузнецов заявил: «Мне не пришлось менять профессии в поисках дела, которое оказалось бы больше по душе. Вся моя жизнь связана с советским военно-морским флотом. Я сделал выбор однажды, в совсем юные годы, и никогда не жалел об этом».

В крутых поворотах судьбы адмирала Кузнецова

прослеживается определенная закономерность. Он оказывается во главе флота в год начала Второй мировой войны, когда стране требовался мощный и современный Военно-морской флот, создание которого — дело сложное, очень дорогое, а для неспециалистов — малопонятное. Чтобы руководить этим делом, необходим профессионал, прекрасно знающий флот и его задачи, понимающий, каким он должен быть, каково его место в системе вооруженных сил государства. Такому руководителю нужны не только знания и ум, но и особые человеческие качества — твердость, уверенность в себе, независимость, способность отстаивать свою точку зрения, часто вопреки мнению высших должностных лиц. Именно этим требованиям, как никто другой, соответствовал «архангельский» адмирал. А вот как оценивает деловые и человеческие качества своего руководителя высшего ранга адмирал флота В. А. Касатонов: «Он не допускал фамильярности, умело пользовался и не злоупотреблял предоставленной ему немалой властью. Он изъяснялся просто, четко, конкретно и доступно для всех. Не допускал сложностей, надуманности, „не пускал тумана“».

Только в России на случай войны все «водные» министерства, главки, организации (морского, речного транспорта, рыбного хозяйства, Главсевморпуть, Эпрон и другие) в большей или меньшей степени были военизированы и негласно подчинялись наркому Военно-морского флота. Таким сложным организмом пришлось руководить и координировать их действия адмиралу Н. Г. Кузнецову.

После окончания Великой Отечественной войны главными задачами главнокомандующего ВМС адмирала Н. Г. Кузнецова стали возрождение и строительство современного Военно-морского флота, установление его места в системе Вооруженных сил страны и его организация с учетом опыта минувшей войны. Под его руководством была разработана десятилетняя программа судостроения, в которой намечалось строительство современных кораблей, включая авианосцы. Адмирал Н. Г. Кузнецов предопределил развитие отечественного ВМФ. Однако после войны боевой, прямолинейный и не идущий на компромиссы с совестью нарком становится ненужным. «Архангельский» адмирал представлял неудобную фигуру для окружения И. В. Сталина, снятие его с должности было связано также с принятием первой послевоенной кораблестроительной программы.

Его настойчивость и решительность по воплощению судостроительной программы, несогласие с разделением Балтийского флота вошли в противоречие с позицией

И. В. Сталина и высшего военного руководства страны. Наркомат ВМФ был разделен, а Н. Г. Кузнецов снят с должности. Затем ему пришлось испытать позорный «суд чести адмиралов» и суд Верховной коллегии Верховного суда СССР. Во время устроенного судилища Николай Герасимович всеми силами защищал прежде всего не себя, а своих подчиненных — адмиралов Л. М. Галлера, В. А. Алафузова и вице-адмирала Г. А. Степанова, показав всем яркий пример смелости и гражданского мужества. К сожалению, честь и достоинство оказались тогда бессильными перед ложью и подлостью. Его не посмели посадить в тюрьму, но он был снят с работы и разжалован до контр-адмирала. С 1948 по 1951 год Н. Г. Кузнецов служил в Хабаровске заместителем главкома войск Дальнего Востока по военно-морским силам, а затем — командующим Тихоокеанским (5-м) флотом.

Руководить столь сложным организмом, как Военно-морской флот, дано не каждому. Говорят, что незаменимых людей нет. Однако бывают исключения… Летом 1951 года И. В. Сталин возвращает Н. Г. Кузнецова на работу в Москву в качестве военно-морского министра. Адмирал вновь поднялся на «капитанский мостик» флота страны, когда были востребованы его широкий кругозор, государственный масштаб и эрудиция, знания, практический опыт, талант флотоводца, особые человеческие качества — уверенность в своих силах, независимость, твердость характера, простота и доступность.

После смерти И. В. Сталина Николай Герасимович был восстановлен в прежнем звании — Адмирал Флота Советского Союза — и с него были полностью сняты все обвинения за отсутствием в «деле адмиралов» состава преступлений.

И вновь адмирал Н. Г. Кузнецов возглавил работу по совершенствованию Военно-морского флота СССР. Облик нового отечественного сбалансированного океанского ракетно-ядерного флота был определен в программе военного кораблестроения на 1955–1964 годы, подготовленной под руководством главкома к весне 1954 года.

Адмирал Н. Г. Кузнецов всегда и во всем был новатором, одним из первых военачальников понял и высоко оценил перспективность использования на флоте ядерной энергии, вычислительной техники, радиоэлектроники и автоматики. Он много внимания уделял строительству подводных лодок, способных действовать на большом удалении от своих баз, обновлению самолетного парка авиации ВМФ, совершенствованию ракет, предназначенных для поражения наземных, морских и воздушных целей.

При непосредственном участии флотоводца Н. Г. Кузнецова

были начаты создание первой советской атомной подводной лодки и внедрение в ВМФ ракетного оружия. Увы, вывести в океан свое детище ему так и не пришлось…

В 1953 году первым секретарем ЦК КПСС становится Н. С. Хрущев. Его «новшества» во всех областях жизни государства не миновали и Военно-морской флот. Посмотрев стрельбы на Черном море двух дизельных подводных лодок, снабженных крылатыми ракетами небольшой дальности, а также запуск с подводной лодки баллистической ракеты на Тихом океане, Н. С. Хрущев сделал вывод, что можно сэкономить за счет дорогого военно-морского строительства: все проблемы обороны решат ракеты, а корабли и авиация нам не нужны. Аналогичное мнение имел и министр обороны Г. К. Жуков. Несмотря на доказательные, смелые и настойчивые возражения главкома, к нему не прислушались, и для флота страны наступили тяжелые времена. Началась очередная черная полоса и в жизни Николая Герасимовича…

Вклад адмирала Н. Г. Кузнецова в строительство, развитие и укрепление советского ВМФ, в подготовку и воспитание военно-морских кадров неоценим. Однако жизнь его в дальнейшем сложилась весьма драматически. Вновь последовала вопиющая по своей несправедливости опала. Н. Г. Кузнецов был лишен как должности, так и по праву заслуженного в годы Великой Отечественной войны высшего военно-морского звания — Адмирал Флота Советского Союза. В пятьдесят один год, в расцвете физических и душевных сил, он снова оказался в отставке «без права работать во флоте».

В многолетней военно-морской службе адмирала случались и просчеты, и ошибки. Не случайно в народе говорят, кто не работает, тот не ошибается. Все, кто знал Николая Герасимовича, единодушны в том, что все это были издержки огромных усилий профессионала, волевого, честного, идущего в ногу со временем флотоводца, направленные на достижение новых более высоких рубежей в боеготовности флота, в воспитании личного состава.

Но даже сейчас, спустя 50 лет, никто не может сказать, какая важная причина привела к чудовищной расправе с адмиралом, который имел за плечами без малого сорокалетний опыт морской службы, всемирную известность, человеком, являвшимся членом ЦК КПСС, депутатом Верховного Совета СССР, Героем Советского Союза, в годы прошедшей войны членом Ставки Верховного главнокомандования, а к моменту снятия с должности занимавшим пост первого заместителя министра обороны, главнокомандующего ВМС. Парадокс заключается в том, что снятие Н. Г. Кузнецова с работы и увольнение в отставку

произошло за месяц до открытия XX съезда КПСС, который рассмотрел вопрос о преодолении культа личности Сталина и его последствий. Адмирал Кузнецов всегда страдал за верность Отечеству и Флоту…

В долгие годы неправедной опалы Николай Герасимович хранил верность ВМФ. Он сел за письменный стол и стал писать мемуары и научные статьи, в которых первым среди моряков начал обобщать боевой опыт Военно-морского флота в годы Великой Отечественной войны, познакомил читателей со своими глубокими раздумьями о прожитой жизни. «От службы во флоте я отстранен, но отстранить меня от службы флоту невозможно» — в этих словах заключен глубокий философский смысл последних лет жизни флотоводца. Николай Герасимович — это достойный образец для подражания в тяжелых жизненных ситуациях.

За 18 лет своей «опальной» жизни Н. Г. Кузнецов написал пять книг военных мемуаров, около 100 статей по военно-морской тематике и мемуарного жанра — о людях флота, вернув истории имена погибших и репрессированных. Николай Герасимович одним из первых сказал правду о причинах неготовности страны к войне и трагическом ее ходе в течение двух лет, призывая проанализировать ошибки и неудачи руководства Вооруженными силами для будущего. Одним словом, такого обширного историко-литературного наследия не оставил ни один советский военачальник и флотоводец XX века.

Время все расставляет по своим местам. В 1987 году в «Военно-историческом журнале» под заголовком «Он был правофланговым» были опубликованы воспоминания военачальников и ветеранов флота о Н. Г. Кузнецове. Маршал Советского Союза А. М. Василевский отметил: «Храню постоянную память о редкостном человеке, талантливейшем военачальнике и любимом друге Николае Герасимовиче, отдавшем все, что он мог за свою жизнь, делу укрепления, развития и победы наших славных Вооруженных сил».

Заместитель министра обороны СССР, Герой Советского Союза В. Н. Чернавин отозвался о Н. Г. Кузнецове как о человеке «поистине редкого дарования и замечательных душевных качеств. Развитие и становление современного Военно-морского флота, — пишет он, — проходило не только при активном участии, но и под непосредственным руководством Н. Г. Кузнецова. По сути дела под его началом приобретен и весь боевой опыт нашего флота: в хасанских событиях, войне с белофиннами, Великой Отечественной войне, при освобождении от японских захватчиков дальневосточных земель».

В «Морском биографическом словаре», выпущенном в 2000

году, Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов назван выдающимся деятелем советского Военно-морского флота. Его именем названы Военно-морская академия в Санкт-Петербурге и флагманский корабль Северного флота, авианесущий крейсер.

В основу этой работы положены прежде всего воспоминания — мемуары «опального» адмирала, его многочисленные статьи, отзывы и рецензии в центральных журналах и периодической печати. Большой фактический материал почерпнут из семейного архива Кузнецова, часть которого была опубликована в последние годы.

Автору посчастливилось встречаться с ветеранами Военно-морского флота — сослуживцами, друзьями адмирала Кузнецова: И. Д. Папаниным, К. С. Бадигиным, В. А. Рудный, Г. А. Кулижниковым, М. А. Багаевым, К. А. Душиным, Ф. В. Виноградовым, К. К. Костровым и многими другими, которые поделились воспоминаниями, в том числе и нигде не публиковавшимися.

Большую поисковую работу провел Котласский городской штаб школьников «Товарищ» имени Н. Г. Кузнецова. Его руководители Г. А. Стрельцова, Е. Л. Чиркова и М. В. Шарин охотно познакомили меня с материалами, перепиской, фотографиями, которыми располагает штаб. Большую исследовательскую работу по составлению родословной Н. Г. Кузнецова проделала работник Архангельского областного архива Т. А. Санакина.

Автор сердечно благодарит историков-архивистов Н. А. Шумилова и Н. Ф. Мельникову, работников Архангельской областной научной библиотеки имени Н. А. Добролюбова, библиотеки Поморского государственного университета имени М. В. Ломоносова за помощь и поддержку в издании этой книги.

Особую благодарность я хочу выразить В. П. Базаркиной, В. В. Брызгалову, Н. Н. Вирячеву, Е. Ш. Галимовой, Е. И. Овсянкину, Г. П. Попову, В. В. Ковалю, Л. Б. Красавцеву, А. А. Семьину и многим другим, кто способствовал выходу этой книги.

Глава 1
Колыбель отечественного флота

В октябре 1996 года исполнилось 300 лет со дня исторического решения, принятого Боярской думой под нажимом Петра I: «Морским судам быта». С этого момента берет свое начало история создания регулярного военного флота России.

Это решение подразумевало строительство и других видов государственного и коммерческого флотов: торгового, промыслового, специализированного полярного, исследовательского. Так получилось, что родиной этих флотов в силу исторических, геополитических и экономических обстоятельств стал первый морской порт России — Архангельск.

Судостроение и мореплавание на Архангельском Севере уходят своими корнями в глубокую древность. Известный исследователь истории возникновения отечественного корабельного дела П. Богословский сказал афористически выразительно: «Наши судоходство и судостроение древние, как сама Россия». Поясняя это высказывание, ученый напоминает о том, что строительство купеческих речных кораблей на Северной Двине и Онежском побережье для торговых и промысловых целей началось в X веке и было связано с освоением края выходцами из Новгородчины. К этому же периоду относят зарождение полярного судоходства историки М. И. Белов, И. Ф. Ушаков, Г. Г. Фруменков и другие. Народные предания, жития святых, рукописные книги поморов связывают начало судостроения и мореплавания на Русском Севере с деятельностью монастырей, прежде всего — Соловецкой обители.

И это не случайно, так как именно с развитием православных обителей в нашем крае было связано зарождение наиболее передовой инженерной мысли, здесь работали самые искусные плотники, строители и механики. На западном побережье Белого моря, в устье реки Кемь, крестьяне Соловецкого монастыря поставили «плотбище» (верфь) и срубили первую «лодьицу». А чтобы она не разбилась о лед, нашили на борта «коцу». «Коца» на судах новгородско-поморского происхождения — это вторая ледовая обшивка, расположенная на ватерлинии судна, или, как назвал ее холмогорский промышленник Пантелей Орлов, — «шуба ледяная». Поморские мореходы часто пользовались «ровдужными» (то есть замшевыми, выделанными из шкур оленя) парусами, которые, благодаря своей жирности, труднее оледеневают.

Но самым важным изобретением поморов в области кораблестроения стала яйцеобразная форма корпуса коча, наиболее удобная для выжимания судна на поверхность при ледовом сжатии. За эту особенность голландский географ и историк XVIII века Николаас Витсен назвал мангазейские кочи, которые строились в Поморье, «круглыми судами».

По авторитетному мнению основательно изучившего историю арктического мореплавания профессора М. И. Белова, «судовое кочевое дело возникло в очень давние времена на Крайнем Севере России и целиком являлось результатом народного творчества. В этом смысле коч можно считать национальным вкладом России в дело морского судостроения».

Поморы были искусными мореходами. Они составляли свои лоции, описывая приметы и опасные места на море, убежища от грозной волны, от ветров и подходы к ним. Из поколения в поколение поморы пополняли и уточняли эти записи. «Так складывалась „Книга мореходная“ — путеводитель, справочник, спутник и надежда помора в тяжелые часы его дальнейшего плавания на многотрудных путях-дорогах», — отмечает знаток Русского Севера Ксения Петровна Гемп.

Есть исторические свидетельства о том, что поморы обладали и астрономическими знаниями, в частности, им был известен «Указ, како мерити Северную звезду». Они рано оценили значение компаса и стали широко пользоваться им, называя ласково «матка», «маточка». В 1940 году группа моряков-гидрографов с судна «Норд» обнаружила в Арктике на северном острове Фаддея и на берегу залива Симса предметы снаряжения поморов, в частности, компасы и солнечные часы, что является неоспоримым свидетельством высокого уровня мореходной культуры русских полярных экспедиций XVII века.

Недалеко от «малой родины» адмирала Н. Г. Кузнецова находился древний город Сольвычегодск — резиденция именитых купцов Строгановых. В 1570 году северные купцы-промышленники Строгановы основали в Соломбале судостроительную верфь, наняв голландских мастеров, имевших в отличие от поморских корабелов опыт сооружения крупных транспортных судов, предназначавшихся для поиска пути к устью Оби и для вывоза ценных сибирских товаров. Несколько позднее Строгановы построили на этой верфи серию мореходных китоловных судов для промысла на Груманте (Шпицбергене). Там же было сооружено несколько экспедиционных судов для разведочных походов на Новую Землю. В 1581 году царь Иван Грозный выписал из Голландии опытных мастеров, которые построили на острове Соломбала небольшую верфь. Через два

десятилетия, в 1602 году, по указу другого русского царя — Бориса Годунова — на этой верфи было построено 15 морских судов — «морянок». Эти чрезвычайно интересные сведения привел в своей работе исследователь И. А. Быховский. К сожалению, он не подкрепил их достоверными источниками, хотя нам известны упоминания о судостроительной деятельности Строгановых в записках иностранных путешественников.

В XVI веке, во времена Ивана Грозного, Россия обратилась лицом к Северу, к «Божьей дороге — великому морю-окиану». На берегах Северной Двины создается морской город-порт. Молодая столица Русского Севера считала своим небесным покровителем архангела Михаила, и вскоре за ней закрепилось лаконичное, могучее и звучное название — Архангельск. Приморский город возник прежде всего как первая и единственная международная пристань России конца XVI–XVII века. Старший брат Петербурга Архангельск был даже не окном, а воротами в Европу. В 1646 году шведский полководец Яков Делагарди так и назвал Архангельск — «первые ворота Российского государства». В XVI–XVII столетиях в заграничной беломорской торговле через Архангельский порт участвовало свыше 70 русских городов. Только в 1653 году через Архангельск вывезли за границу товаров (без пеньки и шелка) на сумму 1 миллион 151 тысячу рублей. С русских и иностранных товаров взималась пошлина, ставшая важным источником государственного дохода и достигавшая в 1660 году суммы в 100 тысяч рублей.

Широко известно, что история парусного военно-морского и торгового кораблестроения на Архангельском Севере напрямую связана с именем Петра Великого и его трехкратным визитом в город на Северной Двине. К первому приезду государя в Архангельск двинские и вологодские плотники под руководством голландских судостроителей Питера Баса и Гербранта Янсена построили 12-пушечную морскую яхту «Святой Петр». Для строительства яхты были использованы двинской лес и «заонежское» железо; канаты и веревки изготовил холмогорец Иван Бусиков «с товарищами»; кузнечные работы, в том числе «поковка» якорей, были выполнены холмогорскими кузнецами. Роспись внутренних помещений на яхте сделал «живописец Афанасий Трухменский с сыном».

Когда английские и голландские корабли, прибывшие в Архангельск за русскими товарами, собрались в обратный путь, молодой царь решил сопровождать их на яхте «Святой Петр» до Трех островов, расположенных в горле Белого моря. При виде морского простора Петр Первый не скрывал своего восторга; любуясь искусным управлением парусными кораблями, он, надо

полагать, и не заметил пройденного трехсотверстного расстояния. По всей вероятности, именно здесь, в Архангельске, у него созрел вывод о том, что «всякий потентан (государь, властелин. — *В. Б.)* , которой едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а которой и флот имеет, обе руки имеет». В Соломбале он основал казенную (государственную) судостроительную верфь, лично заложил морской военный корабль.

На следующий год, 20 мая 1694 года, в Архангельске состоялся спуск на воду первенца российского Военно-морского флота. Царь лично подрубил подпоры, удерживавшие корабль «Святой Павел» («Апостол Павел») на стапелях, и под артиллерийский салют первый морской военный корабль Российского государства плавно сошел на воды Северной Двины. Успехи в строительстве этого парусника, который оказался к «морскому ходу годен», побудили увеличить на северной верфи количество поморских мастеровых, плотников и кузнецов: «и для кузнечной работы велено давать в подмочку двинян людей добрых, сколько человек понадобитца».

В историко-краеведческой литературе бытует мнение о том, что со спуском корабля «Святой Павел» Архангельск стал колыбелью торгового флота России. Колыбелью же Военно-морского флота считается Воронеж. Так ли это? Автор этих строк в третьем томе «Русского Севера» сделал попытку обосновать приоритет Архангельска в строительстве флота, но тогда, к сожалению, не хватило дополнительных аргументов и убедительных фактов в пользу данного предположения.

По доказательному заключению архангельского историка В. В. Брызгалова, корабль «Святой Павел» являлся по типу малым фрегатом и соответствовал аналогичным типам малых фрегатов голландского военно-морского флота. Двадцать четыре орудия, размещенные на этом фрегате, также позволяли считать его военным кораблем.

В 2000 году соискатель Поморского государственного университета имени М. В. Ломоносова В. А. Пальмин успешно защитил кандидатскую диссертацию по теме «История военно-морского кораблестроения на Русском Севере в 1693–1862 гг.». Внимательное исследование документов Петра I, Ф. Я. Лефорта, А. А. Виниуса, работ отечественных ученых XIX века П. Ф. Кузьмищева, М. Ф. Истомина, А. С. Шишкова, С. И. Елагина, Ф. Ф. Веселаго, С. Ф. Огородникова, Л. И. Голенищева-Кутузова, Н. Коргуева, П. Белавенца, Е. И. Аренца, К. Г. Житкова, М. К. Поссельта, современных историков А. П. Шершова, Л. Г. Бескровного, Б. И. Зверева, И. И. Яковлева, А. А. Чернышева,

И. А. Быховского, В. В. Брызгалова, Г. П. Попова, Н. Л. Конькова, И. В. Богатырева, В. П. Пузырева, Ю. Н. Беспятых, а также изучение фондов многочисленных архивов позволили автору диссертации сделать убедительные выводы.

В Российском государственном архиве ВМФ В. А. Пальминым обнаружен важный документ — ответ на запрос от 2 августа 1894 года воронежского губернатора императору Александру III о признании Воронежа родиной российского Военно-морского флота, а 2 апреля 1696-го — день спуска трех больших военных галер — датой его рождения. Из Северной столицы последовал мотивированный отказ: «Ранее спуска 2 апреля 1696 года в Воронеже трех военных галер „Принципиума“, „Св. Марка“ и „Св. Матвея“ был заложен царем (Петром I. — *В. Б.)* в 1693 году на Соломбальской верфи 24-пушечный корабль. В начале 1694 года был спущен корабль, а пока корабль вооружался, на яхте „Св. Петр“ царь ходил в Соловецкий монастырь. Купленный в Голландии корабль „Святое пророчество“, „Апостол Павел“ и яхта „Святой Петр“ плавали с царем до Святого Носа в 1694 году, то есть ходили в океан, а потому событие это относится гораздо более к зарождению Флота, чем постройка Флотилии в Воронеже и действия ея на реке Дон».

В. А. Пальмин подчеркивает: «Первые беломорские суда Петра I: яхта „Святой Петр“ и корабль „Святой Павел“, сошедшие в 1693–1694 годах со стапелей судостроительной верфи в Архангельске, были заложены и построены как морские суда военного назначения. Из чего следует, что Архангельск, точнее, его островной район — Соломбала, стал тем местом в России, где в 1693–1694 гг. было положено начало военному морскому кораблестроению».

С тем чтобы придать морскому плаванию более конкретный и определенный смысл, Петр Первый осуществил своими кораблями сопровождение иностранных торговых (четырех голландских и четырех английских) судов, в ходе которого российские военные корабли выполняли роль конвойного эскорта. В этих целях царем были составлены инструкции, схема построения торговых и конвойных судов, отработаны способы связи и оповещения при следовании их в море. Еще в Москве, готовясь к морскому походу в Белом море, Петр Первый присвоил адмиральские звания своим ближайшим помощникам — будущим морским командирам Ф. Ю. Ромодановскому (адмирал), И. И. Бутурлину (вице-адмирал), П. Гордону (контр-адмирал), подчеркнув военный характер создаваемой Беломорской флотилии. Изучив письма Ф. Лефорта, дневниковые записи П. Гордона, В. А. Пальмин отмечает, что участники морского

похода называют соединение не иначе как флотом.

Справедливости ради упомянем о том, что петровские «адмиралы» фактически не имели морской практики и опыта кораблевождения, что едва не привело к трагическим последствиям; тем не менее тогда внешние атрибуты сыграли свою роль.

Самым важным свидетельством того, что Беломорская флотилия была создана как военно-морское соединение, является факт поднятия на ее кораблях бело-сине-красного флага, который до 1705 года был исключительно военно-морским. И только с введением на Военно-морском флоте России Андреевского флага он стал специальным флагом российских торговых судов.

Уезжая из Архангельска в 1693 году, Петр Первый свой трехцветный с орлом штандарт, впервые затрепетавший над волнами Белого моря, передает как дорогую реликвию архиепископу Холмогорскому и Важскому Афанасию. Поморский владыка по достоинству оценил царский дар и определил ему почетное место в крестовой архиерейской церкви. Позднее штандарт Петра Великого был перенесен в Архангельский кафедральный собор, где своим присутствием напоминал об истоках Военно-морского флота России.

17 (28) декабря 1700 года по указу Петра Первого в 19 километрах от Архангельска на взморье была заложена Новодвинская (Петропавловская) крепость. Это была первая в России морская крепость бастионного типа. Внутри беломорской цитадели находились казармы для гарнизона, дом коменданта и деревянная церковь во имя апостолов Петра и Павла, поэтому крепость первоначально называлась Петропавловской. 25 июня 1701 года под стенами строящейся крепости была одержана первая военно-морская победа над шведами в Северной войне (1700–1721). В ходе сражения были захвачены два корабля с флагами, артиллерией, боеприпасами, продовольствием и одной шлюпкой. Царь, получивший донесение об этой славной виктории, поделился радостью с главным начальником Адмиралтейского приказа бывшим двинским воеводой Ф. М. Апраксиным. Письмо начиналось восторженной фразой: «Я не мог Вашему превосходительству оставить без ведома, что ныне учинилося у города Архангельскова зело чудесно».

В 1702 году Петр Первый в третий раз посетил Архангельск. С ним прибыли четыре тысячи солдат-преображенцев и многочисленная свита. Около трех месяцев находился царь в Архангельске. Это было самое продолжительное его пребывание на Русском Севере. Времени зря он не терял: при нем было спущено на воду два фрегата и заложен еще один — 26-

пушечный.

В августе морская флотилия из 13 кораблей, половина которых была архангельской постройки, отправилась в Соловецкий монастырь, а затем к поморскому селу Нюхча. К этому времени через леса и топи северными крестьянами и солдатами была проложена «осударева дорога» к городу Повенцу. Строительством этой дороги руководил сержант гвардейского Преображенского полка Михаил Щепотев (Щепотьев). Корабли «Курьер» и «Святой дух», установленные на специальных полозьях и закрепленные многочисленными канатами, по-бурлацки тянули по мостовому настилу сотни лошадей и около двухсот крестьян и солдат. Это была грандиозная картина. Весь 160-верстный путь занял десять суток, днем и ночью (тем более что северные ночи светлые) продолжался этот беспримерный по трудности переход. По «осударевой дороге» прошли петровские войска, а протащенные на бревенчатых катках из Белого моря в Онежское озеро фрегаты совершили затем переход по реке Свири в Ладожское озеро. По шведским крепостям был нанесен внезапный и успешный удар. Возвращение России захваченной шведами в 1611 году крепости Орешек, которую Петр Первый переименовал в Шлиссельбург (Ключ-город), существенно изменило военное положение страны. Внесшие достойный вклад в эту победу два военных фрегата северной постройки вошли в состав будущего Балтийского флота.

В годы Северной войны на Соломбальской верфи продолжалось строительство военных судов — линейных кораблей, фрегатов. В 1710 году фрегаты «Святой Илья» и «Святой Петр» на пути из Архангельска в Копенгаген загнали в шхеры шведскую бригантину и захватили два корабля. На следующий год они пленили еще три шведских торговых судна, а фрегат «Святой Павел» взял на абордаж 11-пушечный капер, занимавшийся грабежом купеческих судов с военными припасами на пути Лондон — Амстердам — Архангельск. Русский посланник в Копенгагене князь Долгоруков воскликнул тогда: «Слава больше прибыла, где от начала света русские фрегаты не бывали, ныне воюют».

Всего за годы Северной войны на Соломбальской верфи было построено семь линейных кораблей (52-пушечных), четыре фрегата (32-пушечных — три, 24-пушечных — один). Эти суда отличались превосходными мореходными качествами. Четыре линейных корабля («Рафаил», «Ягудиил», «Уриил» и «Варахаил») под командованием Д. А. Сенявина участвовали в знаменитом сражении у острова Эзель (Сааремаа) в мае 1719 года. Здесь была одержана первая победа русских кораблей в открытом море без

абордажа, которую Петр Первый назвал «добрым почином Российского флота».

Основу молодого Балтийского флота составляли галеры. Отметим, что история строительства русского галерного флота также неразрывно связана с Русским Севером.

Еще в 1694 году Петр Первый заказал в Голландии постройку 32-весельной галеры. В 1695 году она была переправлена из Амстердама в Архангельск. Этот необычный заказ осуществил большой друг царя Петра — судовладелец и амстердамский бургомистр Н. Витсен. В разобранном виде судно было перевезено в село Преображенское. Сюда же доставили вологодских плотников, бывших с царем во время первого похода под Азов. Под руководством голландского мастера они изготовили детали и части для двадцати двух новых галер. Царскую галеру, названную «Принципиум», что в переводе с латыни означает «основа», «начало», «руководящая идея», собирал опытный вологодский плотник Осип Щека «с товарищи 24 человека». 3 апреля 1696 года эта сорокаметровая галера была спущена на воду в Воронеже.

Матросов на боевые галеры и другие военные корабли в основном набирали с Русского Севера — Беломорья. В 1713–1714 годах на российский флот было призвано 1550, а в 1715 году — две тысячи поморов. Процитируем один из петровских указов (от 3 декабря 1713 года), выданный капитану-поручику И. А. Сенявину: «Ехать ему ж к городу Архангельску и, приехав, как там у города, так в Колмском и в Сумском острогах и в других местах, где есть лутчие работники, которые ходят на море за рыбным и звериным промыслом на качах, морянках и протчих судах, набрать в матрозы четыреста человек…» Поморы не подвели, они своими умелыми действиями и мужеством принесли славу и победы молодому Балтийскому флоту. Приведем слова российских академиков Д. Лихачева и В. Янина: «Европа удивлялась, каким образом мелкие петровские весельные суда — галеры смогли одолеть первоклассный парусный флот Швеции в битве при Гангуте? Как могла осуществиться эта первая беспримерная победа России на Балтийском море? Причин можно назвать немало, но одна из главных заключалась в том, что на веслах сидели поморы…»

Вернемся к деятельности Соломбальской судоверфи, которая с середины XVIII века стала именоваться Архангельским адмиралтейством. После окончания Северной войны (1721) она была временно закрыта. В 1733 году Архангельское адмиралтейство возобновило свою работу. За время

существования верфи было построено около семисот больших и малых морских судов.

Архангельское адмиралтейство занимало ведущее место среди судостроительных предприятий страны и интенсивно строило военные корабли для Беломорской флотилии и Балтийского флота. Историк В. А. Пальмин тщательно исследовал каждый этап деятельности самого северного адмиралтейства. Так, за 10 лет правления Анны Иоанновны (1730–1740) в Соломбале было построено 8 линейных кораблей (53 % от общего числа построенных в России) и 5 фрегатов (100 %), за годы царствования Елизаветы Петровны (1741–1761) — 27 линейных кораблей (67 %) и 8 фрегатов (100 %).

Наиболее плодотворным для Архангельского адмиралтейства было время правления Екатерины II (1762–1796). Тогда со стапелей северного судостроительного центра сошло 63 линейных корабля и 30 фрегатов. Это — больше половины построенных в России линейных кораблей всех рангов, три четверти — 54-, 66-, 74-пушечных и четыре пятых — фрегатов.

За время пребывания на престоле Александра I (1801–1825) было построено 26 линейных кораблей (54 %) и 17 фрегатов (42,5 %). За период царствования Николая I (1825–1855) — 22 корабля (49 %) и 10 фрегатов (33 %).

За время деятельности Архангельского адмиралтейства здесь трудилось несколько поколений выдающихся кораблестроителей, среди них Р. Козенц, В. И. Батаков, П. Г. Качалов, М. Д. Портнов, Н. М. Курочкин, В. А. Ершов (Ершев), Ф. Т. Загуляев.

Известно, что на Балтийском флоте суда архангельской постройки, называвшиеся «архангелогородскими», отличались от других тем, что строились из сосны, а потому были намного дешевле петербургских. К тому же архангельские корабелы всегда славились изобретательностью ума и мастерством, поэтому создаваемые ими корабли обладали высокими мореходными качествами, совершенством и крепостью конструкции, долговечностью.

С Архангельском и Соломбальской судоверфью переплелись судьбы В. Я. Чичагова, Г. С. Спиридонова, Ф. Ф. Ушакова, Д. Н. Сенявина, М. П. Лазарева, П. С. Нахимова — в дальнейшем прославленных адмиралов.

Василий Яковлевич Чичагов — полярный исследователь, адмирал флота. В 1764 году в чине капитана бригадирского ранга возглавил экспедицию с заданием «учинить поиск морскому проходу Северным океаном в Камчатку». В разработке плана арктической экспедиции принял участие М. В. Ломоносов. В Архангельске для экспедиции были построены три корабля,

получившие названия по фамилиям их командиров — Василия Чичагова, Никифора Панова и Василия Бабаева. Личный состав экспедиции насчитывал 178 человек; в качестве кормщиков были привлечены 23 помора из числа «лучших торосовщиков из города Архангельского, с Мезени и из других мест поморских». В 1765–1766 годах В. Я. Чичагов предпринял две попытки пройти Северо-Западным проходом через моря Арктики, однако из-за льдов корабли были вынуждены повернуть назад. Большой знаток истории Арктики профессор М. И. Белов не склонен был преуменьшать значение этих походов: «До Ломоносова и Чичагова в высокие широты Арктики ходили промышленники — китобои и звероловы. Их плавания не преследовали задач изучения северных вод… Ломоносов впервые в мировой науке выдвинул, а Чичагов первым осуществил основанную на научном расчете и предвидении попытку проникнуть в центральную область Ледовитого океана». Он также отмечал: «Экспедиция Чичагова собрала большой материал о природе Гренландского моря… Во время плавания экспедиция Чичагова произвела метрологические наблюдения и таким образом впервые доставила ценные сведения о погоде высоких широт… Наблюдения экспедиции над льдами, туманами, измерения глубин, исследования морских грунтов показывают, что участники экспедиции с честью справились с возложенными на них задачами».

В дальнейшем В. Я. Чичагов командовал Петербургской корабельной командой, Архангельским портом, Кронштадтской эскадрой, Ревельским портом. С началом Русско-шведской войны 1788–1790 годов возглавил Ревельскую флотилию, одержал победы в Ревельском морском сражении и в Выборгском бою. Его именем названы корабли, двенадцать географических объектов в Арктике, Антарктике, Тихом океане.

Легендарного флотоводца Федора Федоровича Ушакова нередко называют «морским Суворовым». В Русско-турецкой войне (1787–1791) Ф. Ф. Ушаков одержал ряд блистательных побед над превосходящими силами турецкого флота: в Керченском морском сражении (1790), у острова Тендра (в том же году) и у мыса Калиакрия (1791). Адмирал Ф. Ф. Ушаков (с 1790 года командующий Черноморским флотом) разработал и успешно применял новую маневренную тактику взамен линейной, прибегая к стремительному сближению с врагом без перестроения эскадры, в нужный момент используя корабли резерва, ведя при этом прицельный огонь по флагманским кораблям, организуя преследование противника до полного уничтожения или пленения.

В 1798–1800 годах Ф. Ф. Ушаков командовал эскадрой в

Средиземном море в войне против Франции; его талант флотоводца, дипломата и политика в полной мере раскрылся при создании греческой Республики Семи Островов под протекторатом России и Турции. В эту кампанию Ф. Ф. Ушаков показал образец организации взаимодействия армии и флота при овладении Ионическими островами и особенно островом Корфу, где впервые широко и успешно использовались корабельные морские десанты. В 1799 году умело и стремительно высаженные десанты с русских кораблей освободили Неаполь, Рим и другие итальянские города, занятые французскими гарнизонами. 25 марта 1799 года Ф. Ф. Ушаков был произведен в полные адмиралы, его не случайно называют основоположником русского военно-морского искусства.

Молодой император Александр I, недавно вступивший на российский престол, не оценил флотоводческий талант адмирала Ушакова и назначил его на второстепенную должность — главным командиром Балтийского гребного флота и начальником флотских команд в Петербурге. Прославленный боевой флотоводец остался не у дел.

…В Государственном архиве Архангельской области имеются два дела по переписке с наместническим правлением в связи с жалобой адмирала Ф. Ф. Ушакова об отказе в возвращении ему материнского вытегорского имения, в котором было всего «мужеска полу 17 душ». Среди документов есть подлинные письма Ф. Ф. Ушакова. Дело об этом имении он хотел решить в пользу своих менее состоятельных братьев и сестры. Не будем подробно описывать эту судебную тяжбу. Заинтересованного читателя адресуем к публикации известных архангельских исследователей Г. П. Попова и Н. А. Шумилова, которые детально изучили этот вопрос и дали такую оценку судебному разбирательству: «Несмотря на „милость и покровительство“ со стороны высших государственных чиновников, адмиралу Ф. Ф. Ушакову не удалось сломить упорство мелких чиновников Вытегорского уезда — такова была крепость и мощь сложившейся бюрократической машины Российской империи, способной смолоть в своих канцелярских жерновах любой вопрос. Не знавший поражений в морских сражениях прославленный флотоводец безнадежно проиграл первое же свое дело, лишившись скромного имения своей матери».

Скончался Ф. Ф. Ушаков 2 октября 1817 года. Его могила находится в Санаксарском монастыре близ старинного города Темникова (Мордовия).

Архангельские историки Г. П. Попов и Н. А. Шумилов выяснили интереснейший исторический факт. Летом 1766 года

мичман Федор Ушаков отправился на двухмачтовом военном пинке «Наргин» из Кронштадта в Архангельск. Возвращаться в том же году обратно было поздно: в горле Белого моря собрались тяжелые льды, и пришлось зимовать в Архангельске. Почти год своей жизни молодой мичман провел в Соломбале, где ремонтировался потрепанный штормами первый корабль будущего русского флотоводца. Здесь он близко познакомился с умельцами-мастеровыми, гостеприимными местными жителями, на долгие годы сохранив о них добрую память. С этого первого похода в далекий Архангельск и началась морская биография будущего выдающегося флотоводца.

О славных делах адмирала Ф. Ф. Ушакова вспомнил нарком Военно-морского флота Н. Г. Кузнецов в суровые годы Великой Отечественной войны. По его представлению 3 марта 1944 года Указом Президиума Верховного Совета СССР были учреждены орден Ушакова двух степеней и медаль Ушакова, которые пользовались у военных моряков особым почетом.

В том же году по распоряжению наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова была создана специальная комиссия по выяснению подлинного места захоронения адмирала Ф. Ф. Ушакова, что и было документально установлено.

В 1944 году издательство «Молодая гвардия» в серии «Великие люди русского народа» выпустило брошюру А. Зонина «Федор Федорович Ушаков». Экземпляр этой редкой книжки имеется в Архангельске — в областной библиотеке имени Н. А. Добролюбова.

После Великой Отечественной войны на экраны вышел двухсерийный художественный фильм о Ф. Ф. Ушакове.

В заключение отметим, что вся жизнь адмирала Ушакова, все дела, совершенные им во славу Отечества, выдержали испытание временем. Авианесущий атомный крейсер с честью носит имя «Ф. Ф. Ушаков». А совсем недавно Русская православная церковь причислила легендарного флотоводца к лику святых…

В упомянутом выше сражении у мыса Калиакрия участвовал ученик и сподвижник Ф. Ф. Ушакова двадцативосьмилетний морской офицер Д. Н. Сенявин. Впоследствии Сенявин прославился выдающимися победами над турецким флотом в Эгейском море. 19 июля 1807 года в Афонском сражении адмирал Д. Н. Сенявин держал свой флаг на 74-пушечном корабле «Сильный» — флагмане русской средиземноморской эскадры, построенном в Архангельске кораблестроителем А. М. Курочкиным. В Афонском сражении участвовал и другой архангельский корабль — «Селафиил». Как флотоводец Д. Н. Сенявин творчески развивал маневренную тактику

парусного флота, впервые применил способ действий тактическимн группами по два корабля против отдельных кораблей противника, что обеспечивало ему превосходство в артиллерии на решающих направлениях. Он уделял много внимания маневру силами в ходе боя и уничтожению противника по частям.

В 1822 году выдающийся кораблестроитель А. М. Курочкин построил на Соломбальской верфи 36-пушечный фрегат «Крейсер», который под командованием М. П. Лазарева совершил кругосветное плавание.

Михаил Петрович Лазарев был крупнейшим военно-морским деятелем первой половины XIX века, ученым-мореплавателем. В качестве командира он совершил три кругосветных путешествия. В 1813–1816 годах лейтенант М. П. Лазарев на судне «Суворов» доставлял грузы Российско-американской компании на остров Ситха. Во время этого путешествия в Тихом океане были открыты неизвестные острова, названные островами Суворова, и собран богатый материал по этнографии и зоологии.

В 1819–1821 годах вместе с Ф. Ф. Беллинсгаузеном М. П. Лазарев принял участие в кругосветном арктическом плавании на шлюпах «Восток» и «Мирный». Важнейшим результатом этой экспедиции стало открытие нового материка — Антарктиды, что явилось неоценимым вкладом в мировую географическую науку.

В 1822–1825 годах М. П. Лазарев совершил третье кругосветное плавание в качестве начальника экспедиции и командира фрегата «Крейсер». Это плавание было ознаменовано рядом замечательных исследований и открытий. В экспедиции участвовали прославленные впоследствии военные моряки П. С. Нахимов, Е. В. Путятин, И. П. Бутенев, будущий декабрист Д. И. Завалишин. Именно в годы плавания на «Крейсере» был заложен фундамент знаменитой «Лазаревской школы».

Самую большую известность в России получил 74-пушечный линейный корабль «Азов» знаменитых архангельских кораблестроителей Н. М. Курочкина и В. А. Ершова. М. П. Лазарев принял деятельное участие в достройке корабля, внес ряд конструктивных предложений.

На строящийся в Архангельске «Азов» был направлен молодой талантливый офицер П. С. Нахимов, будущий знаменитый адмирал, герой обороны Севастополя во время Крымской войны 1853–1856 годов. В Архангельске П. С. Нахимов бывал дважды и получил здесь большой опыт кораблестроения.

О Павле Степановиче Нахимове, его архангельской службе следует рассказать особо. В 1821 году он был назначен в 23-й

флотский экипаж. В формулярном списке о службе молодого морского офицера было записано, что в этом году он совершил переход сухим путем из Кронштадта в Архангельск. В 1822 году Нахимов был назначен на фрегат «Крейсер», на котором совершил кругосветное плавание. Командир корабля М. П. Лазарев отмечал, что Нахимов с риском для жизни участвовал в поисках упавшего в море матроса. За участие в плавании П. С. Нахимов был награжден орденом Святого Владимира 4-й степени, двойным жалованьем и произведен в лейтенанты. В 1826 году молодой офицер вновь направляется в Архангельск на строящийся корабль «Азов». В городе на Белом море П. С. Нахимов встретился со своим другом известным русским гидрографом и ученым, впоследствии директором гидрографического департамента и вице-адмиралом М. Ф. Рейнеке. Сохранилась трогательная переписка этих замечательных военных моряков, которая была опубликована в сборнике «П. С. Нахимов. Документы и материалы».

До сих пор рассказывают в Архангельске легенды о безответной любви П. С. Нахимова к юной красавице-соломбалке.

Кто знает, может быть, это неразделенное чувство стало причиной того, что Нахимов так и остался холостяком…

В Государственном архиве Архангельской области обнаружено «Дело о вводе во владение имением Павла Нахимова». В 1849 году контр-адмирал П. С. Нахимов по разделу с братьями получил от отца, секунд-майора С. М. Нахимова, деревню «Костюнинскую в Митюковской волости Вельского уезда мужеска 56, женски 51 душами с землею при них находящейся в общем владении с другими владельцами 629 десятин». К сожалению, пожить на Архангельском Севере ему больше не привелось.

Военное дарование и флотоводческое искусство П. С. Нахимова во всей полноте проявилось в Крымской войне.

За подвиг в Наваринском сражении М. П. Лазарев получил звание контр-адмирала. Лейтенанты П. С. Нахимов и И. П. Бутенев были удостоены высшей награды для молодых офицеров — ордена Георгия 4-й степени и произведены в чин капитан-лейтенанта.

Линейный корабль «Азов» был отмечен высшей наградой: впервые за всю историю русского флота ему был пожалован «кормовой флаг со знаменем Св. Георгия в память достохвальных деяний начальников, мужества и неустрашимости офицеров и неустрашимости низших чинов». Корабль «Азов» стал первым российским гвардейским кораблем.

19 июня (1 июля) 1860 года с архангельских адмиралтейских

стапелей сошел паровой фрегат «Пересвет», который стал последним в истории строительства судов в Соломбале. В марте 1862 года Архангельское адмиралтейство было закрыто.

Наш обзор истории кораблестроения на Архангельском Севере будет неполным, если не упомянуть о верфи в Вавчуге, которая стала колыбелью торгового отечественного флота.

Менее чем в ста километрах от Архангельска и пятнадцати километрах от Холмогор, на высоком берегу Северной Двины, у небольшого озера с живописными островками, раскинулось старинное поморское селение Вавчуга. Потомки новгородского купца-морехода Симеона Баженина — Осип Андреевич и Федор Андреевич — в 1680 году перестроили отцовскую водяную мельницу, поставив рядом двухрамный лесопильный завод — первое частное лесопильное предприятие в России. Грамотой царей Ивана и Петра Алексеевичей (от 1 февраля 1693 года) им было даровано право производить распиловку леса и размол муки.

Вавчугу трижды (1693, 1694, 1702) посетил царь Петр I. В 1700 году Баженины получили царскую грамоту: «Повелели им корабли и яхты строить иноземцами и русскими мастерами повольным наймом».

Закипела на Вавчуге работа. Менее чем за два года были выстроены эллинги, парусный завод, канатный двор, кузницы, заложены первые торговые суда. Выполняли Баженины и заказы для Балтийского флота. Весной 1702 года в присутствии царя были спущены на воду первые «европейского образца» корабли. Сохранилось письмо Петра I к Ф. М. Апраксину, в котором царь извещал о спуске соломбальских кораблей: «…два малые фрегата спущены в Троицын день и пойдут скоро на море, имена: один — „Святой дух“, другой „Курьер“».

Напомню читателям, что эти фрегаты были проведены «осударевой дорогой», участвовали в сражениях со шведами и стали первыми военными кораблями молодого Балтийского флота.

Произведенные Петром I в корабельные мастера, пожалованные званием «именитых людей гостиной сотни», братья Баженины строили на своей верфи фрегаты, галиоты, пинки, лихтеры и трехмачтовые гукоры. Вавчужские суда строились из высококачественной беломорской сосны и, благодаря умению и сноровке корабельных мастеров, были «и годны, и крепки, и сильны».

Федор Андреевич Баженин был назначен Петром I экипажмейстером (главным судостроителем) Архангельского адмиралтейства, управляющим Соломбальской верфью. В 1723

году Ф. А. Баженин стал первым президентом Архангелогородского магистрата.

Плодотворная судостроительная деятельность нескольких поколений Баженины продолжалась более 150 лет. За эти годы на Вавчужской судоверфи было построено до 120 торговых и промысловых судов.

Почин Баженины имел большое значение для развития судостроения на Архангельском Севере. Следуя их примеру, на берегах Северной Двины создали собственные судостроительные верфи купцы А. Попов, И. Крылов, П. Пругавин, А. Амосов и другие. На речках Лая и Кехта возникли якорные заводы. В Холмогорах была основана старейшая в России мореходная школа, впоследствии преобразованная в Архангельское мореходное училище имени капитана В. И. Воронина.

В 1713 году сибирский губернатор М. П. Гагарин получил указ Петра Первого об отыскании морского пути на Камчатку. Царь-реформатор, к этому времени уже трижды побывавший в Архангельске и знавший не понаслышке о поморском судостроении и полярных мореходах, рекомендовал послать в Охотск специалистов из Поморья.

На Дальний Восток были направлены поморские мореходы Кондратий Мошков, Никифор Треска, Иван Бутин, Яков Невейцын, плотники-кораблестроители Кирилл Плоских, Варфоломей Федоров, Иван Каргопол и другие. Возглавил экспедицию казак Козьма Соколов, которому была вручена наказная память: «у Ламского (Охотского. — *В. Б.)* моря… построить теми присланными плотниками морские суда… с теми мореходами и с плотниками и с служивыми людьми идти через Ламское море на Камчатский Нос без всякого одержания». В 75 верстах вверх по течению реки Кухтуй было создано плотбище (верфь), и корабелы приступили к работе. Постройкой судна руководил Кирилл Плоских с помощниками Иваном Каргополом и Варфоломеем Федоровым. В мае 1716 года судно было спущено на воду. Как отмечал Г. Ф. Миллер, корабль был построен «наподобие русских лодей, на которых прежде сего из Архангельского города ходили в Мезень, в Пустозерский острог и на Новую Землю». Длина судна составляла 8,5 сажени, ширина — 3 сажени, осадка с грузом — 3,5 фута. Это было первое морское судно, созданное архангельскими мастерами на берегах Тихого океана. Лодья получила название «Восток», что вполне соответствовало ее назначению. Таким образом, Охотский острог стал преемником северного плотницкого искусства и судостроительства и родиной отечественного судостроения на

Дальнем Востоке.

Первая мировая война (1914–1918) резко изменила значение Архангельска, вновь сделав его после многих десятилетий забвения «морскими воротами России». Эти годы выходы из Балтики контролировал германский флот, а из Черного моря — Турция, выступавшая на стороне Германии. Из других морских районов — Дальневосточного и Северного — наиболее удобным представлялся второй. Поэтому было принято решение направлять основной поток грузов из Англии, Франции и США через северные порты России, прежде всего через Архангельск.

В городе у Белого моря сооружаются новые причалы, склады, углубляется гавань, перешивается на широкую колею железная дорога на участке Архангельск — Вологда. Все это значительно увеличило пропускную способность главного северного порта.

В 1915 году начинается строительство Мурманского порта в Кольском заливе и небольших портов в Кеми и Сороке.

До войны военных кораблей на Архангельском Севере не было. Для охраны рыбозверобойных промыслов ежегодно приходило с Балтийского моря посыльное судно «Бакан». С этого небольшого корабля началась история военной Флотилии Северного Ледовитого океана, созданной в Первую мировую войну. С объявлением войны командир «Бакана» капитан второго ранга Е. М. Поливанов возглавил оборону Архангельского порта с моря. По его инициативе для затруднения плавания вражеских кораблей были выключены маяки, снято навигационное ограждение, оборудованы наблюдательные посты и батареи.

В начале 1916 года морское министерство Японии согласилось продать три бывших русских корабля — броненосцы «Полтава», «Пересвет» и крейсер «Варяг». Затопленные в 1904 году, они были подняты и восстановлены японцами. Покупка этих кораблей и решение о переводе на Север нескольких судов Сибирской флотилии позволили решить вопрос о создании Флотилии Северного Ледовитого океана.

В июле 1916 года приказом по морскому ведомству было объявлено о формировании Флотилии Северного Ледовитого океана (ФСЛО). Ее подчинили вице-адмиралу А. П. Угрюмову, главноначальствующему (главнокомандующему) Архангельском и водным районом Белого моря. К началу 1917 года флотилия насчитывала один линкор («Чесма»), два крейсера, шесть эсминцев, минный заградитель, свыше сорока тральщиков, семнадцать посыльных судов, сторожевые катера и гидрографические суда, а также две подводные лодки и другие суда — всего 89 вымпелов. Это уже была внушительная военно-

морская сила.

Для обеспечения круглогодичной навигации Архангельскому порту необходим был ледокольный флот. 9 ноября 1915 года было утверждено положение о Временном ледокольном бюро при Управлении Архангельского торгового флота. Бюро составило программу ледокольных работ в порту и Белом море. Ответственным за выполнение этой программы был назначен командир ледокольного парохода «Канада» военный моряк Н. К. Мукалов, а его штурманом стал известный полярник, участник экпедиции Г. Л. Брусилова В. И. Альбанов. За период 1916–1917 годов Северная ледокольная флотилия пополнилась двенадцатью мощными ледоколами и ледокольными судами.

Силы Флотилии Северного Ледовитого океана в ходе Первой мировой войны обеспечили эффективную противолодочную оборону и охрану морских перевозок. Из 1582 судов, прошедших в 1916 году по русским коммуникациям, германские подводные лодки потопили только 31, а из 500 проведенных за тралами транспортов подорвался лишь один. Архангельский историк А. Б. Смирнов в своей диссертации сделал вывод о том, что морские порты Архангельской губернии сыграли важную роль в снабжении отечественной промышленности в годы Первой мировой войны, переработав объем грузов, качественно и количественно превосходивший союзные поставки в порты по ленд-лизу в годы Великой Отечественной. Противнику не удалось осуществить транспортную блокаду на Севере России. Большую роль сыграла в этом и Флотилия Северного Ледовитого океана.

В годы Гражданской войны и иностранной интервенции ФСЛО понесла большие потери, многие корабли были угнаны за границу. 1 марта 1920 года была сформирована Беломорская флотилия, преобразованная 25 апреля в Морские силы Северного моря.

Основное ядро молодого Северного флота составили два миноносца — «Капитан Юрасовский» и «Лейтенант Сергеев», а также отряд катеров-истребителей, двенадцать тральщиков, посыльное судно «Ярославна», буксиры и вспомогательные суда. В состав этого морского соединения вошли также корабли Северо-Двинской речной флотилии и Управления по обеспечению безопасности кораблевождения на Севере (Убеко-Север). В фундаментальной монографии «Северный флот России» отмечается, что «главной базой стал Архангельск. Начальником Морских сил был назначен активный участник Гражданской войны В. Н. Варваци, начальником политотдела — Э. И. Бацис». Военные корабли успешно выполняли боевые задачи, совершали многодневные походы, охраняя территориальные воды, побережья

и рыбные промыслы. Военморы осуществляли также траление мин, подъем затонувших судов, обеспечивали безопасность кораблевождения в Арктике, проводили гидрографические исследования. Все моряки носили бескозырки с надписью «Северный флот».

В Архангельске зародилась и печать североморцев. С 19 февраля 1921 года начала выходить газета «Красный Северный флот». Первым редактором ее стал С. П. Лукашевич, военкорами были Ф. С. Иванов (Ф. С. Октябрьский; впоследствии — командующий Черноморским флотом), военморы П. Г. Князев, Я. В. Настусевич и многие другие военные моряки. В Государственном архиве Архангельской области сохранился первый номер научно-популярного и литературного журнала Морских сил Северного моря «Красный полюс». Передовая статья журнала призывала северян к революционному переустройству общественного уклада: «Красные моряки и все сознательные труженики угрюмого Севера должны нарушить вековой покой царства льдов и внести растопляющую струю революционной жизни, творчества и созидания…»

К сожалению, сохранить первый военный флот на Севере страны не удалось. Невероятно трудное экономическое положение России вынудило правительство в мае 1922 года принять решение о расформировании Морских сил Северного моря. Часть кораблей перешла в сохраненную Северную морскую пограничную флотилию, Управление обеспечения безопасности кораблевождения в Белом и Баренцевом морях, Северный гидрографический отряд, а посыльное судно «Ярославна», переименованное в «Боровский», в 1924 году совершило переход по четырем морям на Дальний Восток и вошло в состав Амурской военной флотилии.

Первая мировая и Гражданская войны привели страну к жестокому продовольственному кризису. Одним из способов его преодоления было восстановление беломорских рыбных промыслов, и в 20-е годы прошлого столетия Архангельск стал родиной советского тралового флота. 19 марта 1920 года Архангельский губисполком и ревком на основании декрета СНК от 26 февраля 1920 года приняли решение о национализации 13 устаревших военных тральщиков и передаче их Беломорскому управлению рыбных и морских звериных промыслов (Областьрыба). Это событие ознаменовало рождение тралового флота Советской России. Беломорско-Мурманское управление возглавили энергичные организаторы М. К. Державин и В. Д. Некрасов. 29 июня 1920 года из Архангельска вышел на

промысел первый траулер РТ-30, впоследствии получивший название «Лучинский» (в честь погибшего под Кронштадтом члена Архангельского губкома РКП(б) Ф. С. Чумбарова-Лучинского), а на другой день за ним последовал РТ-39. Затем один за другим ушли в Баренцево море РТ-37 и РТ-28. Архангельские суда выловили тогда 60 тысяч пудов морской рыбы.

В Архангельске делалось все, чтобы траулеры своевременно вышли на промысел в следующую навигацию. Пятый губернский съезд Советов приравнял траловый флот к ударным предприятиям, которые снабжались всем необходимым в первую очередь. На Архангельской канатно-прядильной фабрике «Канат» изготовили прядено из русской пеньки, которое не уступало иностранной — манильской. Северяне-рыбаки научились вязать и сшивать тралы. Первым советским тралмейстером по праву считается Ф. Г. Шамалуев, который подготовил и воспитал не одно поколение специалистов тралового флота.

За три летних месяца 1921 года суда тралового флота совершили 40 (!) рейсов и добыли свыше 126 тысяч пудов морской рыбы. Среди тех, с чьими именами связано становление тралового лова на Севере, — поморы-капитаны Ф. М. Михов, С. П. Леонтьев, А. П. Новожилов, И. Н. Демидов, А. А. Егоров, механики Н. П. Петров, М. А. Плотицын, П. А. Попов и другие. Перед навигацией 1923 года руководство тралового флота собрало всех капитанов и специалистов, и на основе сделанных ими записей и наблюдений была составлена первая советская промысловая карта.

С каждым годом Архангельский траловый флот заметно набирал темпы роста. В 1924 году траулеры сделали 88 рейсов, в родной порт в среднем за рейс доставлялось до 5–6 тысяч пудов (80–90 тонн) улова. За 1925 год суда тралфлота добыли уже свыше 12 тысяч тонн рыбы. Это было не так уж плохо для флота, который только начинал писать свою славную историю.

Впоследствии траловый флот был разделен, и большая часть траулеров была перебазирована в незамерзающий порт Мурманск.

Большую помощь архангельским рыбакам оказывали ученые. В сентябре 1920 года вернулся из своего первого научного похода траулер «Дельфин» Северной научно-промысловой экспедиции. Помимо промысловых работ «Дельфин» выполнил ряд ценных наблюдений за качественным составом косяков рыбы, возрастом промысловых видов, питанием и пр. На «Дельфине» в широких размерах производились опыты вяления рыбы — трески, ерша, палтуса и пикши. Опыты дали хорошие результаты.

С Архангельском связана и постройка первого советского научно-экспедиционного судна «Персей». — В 1915 году богатый архангельский купец Епимах Могучий решил строить двухмачтовую зверобойную шхуну. Роль подрядчика взял на себя С. Г. Кучин, почетный гражданин города Онеги, отец прославленного полярного мореплавателя А. С. Кучина. Нам удалось выяснить имена северных корабелов, строивших корпус «Персея»: бригадир М. И. Бечин, мастера А. И. Афонин, М. Н. Чукин, И. С. Максаков, Е. Н. Гурьев, Е. Ф. Чучин, П. С. Жданов, А. Г. Котлов, И. Я. Антонов. Различные кованые детали (болты, скобы и т. д.) изготовляли местные кузнецы-умельцы А. В. Беляков, М. А. Лебедев, И. А. Ушинский. Общее руководство работами было поручено замечательному специалисту по деревянному судостроению Василию Федоровичу Гостеву.

Корпус «Персея» доставили в Архангельск для установки машины и дальнейшего оборудования. Однако окончание Гражданской войны и интервенции на Севере внесло свои изменения в судьбу судна.

Один из организаторов Плавучего морского научного института (Плавморнин) профессор И. И. Месяцев добился принятия Советом труда и обороны решения о передаче институту корпуса этой недостроенной шхуны. Начались большие работы: достройка корпуса, установка механизмов и приборов, создание кают и лабораторий. Паровую машину и котел установили с затонувшего буксира, много механизмов институт получил с военных и торговых судов Архангельска. Каждая крупная военная и хозяйственная организация внесла свою лепту в оборудование судна. На «Персее» был даже установлен радиотелеграф, что по тем временам было редкостью на гражданских судах Севера.

Особенно велика заслуга в сооружении первого советского корабля науки коллективов Соломбальской верфи и Лайского дока. Все работы были завершены к 7 ноября 1922 года. Для своего времени первое научно-экспедиционное судно было достаточно мощным и хорошо оборудованным. Его водоизмещение составляло 550 тонн, длина — 41,5 метра. Машина имела мощность 360 лошадиных сил. «Персей» был приспособлен для плавания во льдах, при сжатии льды выжимали его на лед. На корабле было создано семь научных лабораторий.

Первым капитаном прославленного судна — до 1931 года — был П. И. Бурков. Должность старшего механика занимал вначале А. Елезов, а затем А. И. Мусиков, команда состояла в основном из

архангелогородцев.

За 18 лет морской службы «Персей» совершил 84 научные экспедиции в северные широты. В плаваниях участвовали многие известные ученые: академики В. И. Вернадский, С. А. Зернов, В. В. Шулейкин, А. П. Виноградов, профессора Н. Н. Зубов, М. В. Кленова, В. К. Солдатов, Л. А. Зенкевич, Е. Буревич и многие другие. Научно-исследовательские работы на «Персее» заложили основы советской океанографии.

Строительство военного и гражданского флотов, освоение северных морей — яркая страница в истории нашего государства, и немалая заслуга в осуществлении этой общегосударственной задачи принадлежит Архангельску и его жителям. Указ Президиума Верховного Совета от 10 мая 1984 года о награждении Архангельска орденом Ленина начинается со слов: «За большой вклад в развитие морского флота, освоение северных районов страны…»

В том же 1984 году произошло еще одно важное событие. Город Северодвинск также был награжден высшей в ту пору наградой Родины — орденом Ленина. В указе Президиума Верховного Совета СССР говорилось, что город награжден «за заслуги трудящихся в годы Великой Отечественной войны и успехи, достигнутые в хозяйственном и культурном строительстве». Но сегодня можно открыто говорить о том, что молодой город получил награду прежде всего за создание ядерного подводного океанского флота. Именно северодвинские корабелы создали самые современные подводные лодки, оснащенные ядерным оружием, и тем самым обеспечили обороноспособность нашей страны на многие годы. Хотелось бы особенно выделить то обстоятельство, что это был единственный случай в истории СССР, когда два города одной области одновременно были награждены высшей государственной наградой. Уже один этот факт говорит о том, как велики заслуги Архангельского Севера перед страной и народом в создании отечественного флота.

Глава 2
Родное прошлое

Так назвал главу о своей юности в книге военных мемуаров «Накануне» Герой Советского Союза, Адмирал Флота Советского Союза Николай Герасимович Кузнецов.

Н. Г. Кузнецов родился 24 июля 1904 года в деревне Медведки, стоявшей посреди густого елового леса вблизи речки Ухтомки — правого притока могучей Северной Двины, в 25 верстах от нынешнего районного центра Котласа. В родниковой воде Ухтомки до сих пор водится крупный хариус, а, как известно, эта рыба любит быструю, чистую и прохладную воду.

Деревня Медведки — глушь лесная,
Речка Ухтомка — разливная,
Что несет свои силы Двине,
Сквозь прозрачные воды — камни на дне.
Здесь родился и вырос великий земляк —
Николай Герасимович Кузнецов! — Не забудем никак.
Он прославил страну и деревню свою.
Показал, что он может в труде и в бою…

Эти неуклюжие по-детски поэтические строки написал современный школьник Андрей Ожегов, у которого дедушка и бабушка родились и выросли именно в этой северной деревушке.

Северные деревни располагались, как правило, по берегам рек и озер, вблизи «большой воды», с которой неразрывно связана жизнь северянина — речника, рыбака, охотника, сплавщика леса. Реки и озера для северного крестьянина — главная связь с внешним миром. Родная деревня будущего адмирала была глухой, отдаленной, из тех, о которых говорят «медвежий угол». Она получила свое название из-за обилия медведей, которые, по воспоминаниям старожилов, в большом количестве бродили вокруг околицы, пока их не перебили местные охотники.

На Архангельском Севере много небольших деревень — в пять — десять дворов. Такой же бьша и деревня Медведки. А избы в ней были высокие, добротные, красивые. Неподалеку — амбары, погреба, а к самому берегу Ухтомки прилепились маленькие баньки. Однажды весной, в пору детства Николая Кузнецова, речушка во время половодья настолько разлилась, что прорвала плотину и разрушила деревенскую мельницу — кормилицу

окрестных крестьян. Вот как впоследствии вспоминал об этом Николай Герасимович: «Взрослые побежали туда. Дети и подростки тоже бросились к мельнице. Все были поражены увиденным. Еще вчера там был большой пруд, к берегу которого мы, маленькие, боялись даже подойти близко, а теперь можно было увидеть лишь речку Ухтомку, прижавшуюся к одному берегу, да отдельные лужи-озерки, в которых оставалась вода. Мы бежали туда за старшими ребятами, проваливаясь по колено в жидкую грязь. В озерках осталось много рыбы — щук, карасей. Вот и охотились за ней старшие ребята. Способ ловли был прост: мутили воду ногами, перемешивая ее с илом, рыба бросалась к берегу, тут ее и хватали и старые и малые. Целую неделю мы бегали туда, пока взрослые не починили плотину и не восстановили мельницу».

Мы располагаем документом — «Описание Великоустюжского уезда с точки зрения экономики, просвещения, религии, здравоохранения и быта за 1900–1913 годы». Этот материал подготовлен краеведом А. А. Манаковым в 1936 году. Вот что он пишет: «В 1900 году в Великоустюжском уезде было 73 приходские церкви; в 1905 году насчитывалось 115 школ, в том числе земских —25, министерских — 3, церковно-приходских — 74, школ грамоты—13. В уезде имелась больница, а к 1913 году — 4 лечебницы, 16 фельдшерских пунктов, в которых работало 9 врачей, 39 фельдшеров и 17 акушерок. Имелась хорошо оборудованная ветлечебница-амбулатория».

Среди населения этой северной окраины было распространено много суеверий, оставшихся еще от языческих времен. Крестьяне верили в домовых, леших и водяных. В Ильинскую неделю жители округи переставали купаться, так как водяной в это время особенно лют и таскает к себе купающихся людей. Сильна была вера в «сглаз» и «родимец».

Среди примет, которые были особенно популярны среди крестьян Великоустюжского уезда, А. А. Манахов приводит такие примеры: остающийся на берегах рек весенний лед предсказывает тяжелый год; жевание травы кошкой или собакой — к дождливой погоде; летающие над землей ласточки — к дождю; обилие ягод на рябине — к дождливой осени; залет птицы в дом предвещает смерть; появление белки в деревне означает скорый пожар и другие. Некоторые приметы из этого перечня сохранились и до настоящего времени и передаются из поколения в поколение.

В северных деревнях было немало знахарей и знатух, ворожей и гадальщиц, к которым обращались крестьяне в случае несчастья.

Все эти сведения мы приводим для того, чтобы уважаемый

читатель смог представить «мир», в котором родился и рос юный Николай Кузнецов.

Кроме этого следует вместе с читателями сделать небольшой экскурс в историю и культуру Русского Севера. С XVI века Архангельский Север носил название Поморье, а его земли, лежащие в бассейне рек Северной Двины, Сухоны, Онеги, Мезени, Печоры, Камы и Вятки, занимали тогда территории, составлявшие почти половину Русского государства (до присоединения к России Среднего и Нижнего Поволжья, Сибири и Русского (Дальнего) Востока).

Дух вольности и товарищества, просвещения и свободомыслия издавна витал в Поморье. Суровая северная природа и огромные территориальные пространства сформировали у населения особые черты национального характера, предопределили необычайный путь Русского Севера. Потомки вольных новгородских ушкуйников, «лихих людей», а также крестьян, бежавших на Русский Север от боярского батога, «крепостного ошейника», монголо-татарского ига, предприимчивые и бесстрашные, они творили всем «миром» свой устав жизни, приноравливая его к особым условиям края с его скудной на урожай «землицей» и богатыми пушниной и дичью лесами, с его изобилующими деликатесной красной и белой «рыбицей» арктическими морями, северными реками и озерами, с его долгой студеной зимой и коротким, но светоносным летом.

Во все времена северную семью отличали высокая нравственность, уважительное отношение к родителям и предкам, стремление обучить своих детей грамоте, воспитать в них способность к независимым суждениям. Поэтому «архангельская» земля на протяжении столетий рождала свободомыслящих, крепких духом, неустрашимых людей, способных сохранять свои личностные качества в любых жизненных обстоятельствах. Поэтому феномен Ломоносова, Кронштадтского, Кузнецова и многих других замечательных сынов России нельзя понять, не имея представления о их родине, о социальной среде, об особенностях поморской культуры, которые в совокупности не похожи на феодальнокрепостнические, а позднее капиталистические отношения в России тех времен.

Деревня Медведки — «малая родина» адмирала Кузнецова — относилась к Вотложемскому Троицкому приходу с центральным селом Троица. Позднее на этой базе был сформирован Вотложемский сельский совет, один из 17 сельсоветов Котласского района Северо-Двинской губернии. По состоянию на 1 апреля 1930 года в этом сельском совете насчитывалось 678 дворов с населением 3352 человека.

Родился Н. Г. Кузнецов в крестьянской семье. Его родители, Герасим Федорович Кузнецов и Анна Ивановна Кузнецова (в девичестве — Пьянкова), относились к государственным (казенным) крестьянам. В метрической книге за 1899 год имеется запись о женитьбе 7 февраля 1899 года «казенного крестьянина деревни Медведки Герасима Федоровича Кузнецова, православного, первым браком, 38 лет, на дочери крестьянина деревни Осередки Ивана Пьянкова Анне, 28 лет. Свидетели по жениху: той же деревни крестьяне Иван и Михаил Васильевичи Кузнецовы, по невесте — крестьяне деревни Осередки Илья Иванович и Василий Кондратьевич Пьянковы».

Воспользуемся результатами изысканий Т. А. Санакиной, проследившей родословное древо Кузнецовых с XVIII века. В архивном фонде канцелярии владычного наместника Новгородской архиепископии за 1649 год имеется интересное дело: «Челобитие крестьянина Троицкой волости Тимошки Сергеева сына Кузнецова» о краже из его дома, в котором говорится, что 14 октября 1649 года «…ночью ко дворишку тати и у клети верхом лазили и в клети сорвали замок и выняли из подголовника двенадцать рублев денег, да крест серебряной в полполтины, да крест в две гривны, да крест в алтын, да перстень мужской в полтора алтына, да переды женские золотые и др. имущества…». Этот документ — чрезвычайно важная находка, позволяющая сделать нам вывод о том, что далекие предки Н. Г. Кузнецова были грамотными, как и многие крестьяне Русского Севера, и не бедными…

Обратимся вновь к метрическим книгам. На начало XIX века в деревне Медведки можно обозначить две семейные пары, которые стали родоначальниками больших семейств. Это Андрей и Епистимья Матвеевна Кузнецовы и Ефим и Ирина Ивановна Кузнецовы. Последние и были прапародителями Николая Герасимовича Кузнецова.

Семья Николая Герасимовича, несмотря на поздний брак родителей, была большая. В метрической книге Вотложемской Троицкой церкви Велико-Устюжского духовного правления за 1904 год есть запись под номером 15 о рождении в семье Герасима Федоровича и Анны Ивановны Кузнецовых 11 (24) июля сына Николая, крещенного 12 июля. Восприемником его был крестьянин деревни Выставка Игнатий Степанович Кокорин. Однако в семье Кузнецовых было, кроме будущего флотоводца, еще два сына, названных именем Николай. Первый родился 3 февраля (по старому стилю) 1900 года. В метрической книге за этот же год есть запись и о его смерти 6 декабря.

Татьяна Анатольевна Санакина, внимательно изучив

метрические книги, обнаружила сведения о рождении «24 июля 1910 года сына Николая у крестьянина д. Медведки Герасима Федоровича Кузнецова и его жены Анны Ивановны, православных. Крещен 25 июля. Восприемник — той же деревни крестьянин Василий Иванович Кузнецов». Крестили священник Григорий Колмаков и псаломщик Александр Попов. А кто же этот третий Николай? На сегодняшний день сведениями о нем мы не располагаем.

Родители будущего флотоводца и адмирала нарекли в святом крещении третьего сына именем Николай в честь Николы Чудотворца или Морского, как иногда его зовут на Севере. Так случилось, что это богоугодное имя и определило судьбу Николая Кузнецова. Николай-угодник самый любимый святой на Архангельском Севере, который считался покровителем поморов, моряков, рыбаков и охотников. Этот небесный защитник был так популярен среди местного населения, что среди северян бытовала поговорка: «От Холмогор до Колы тридцать три Николы». И действительно, по всему побережью Белого моря стояли храмы и часовни в честь этого святого.

В метрических записях за 1900–1909 годы среди родившихся в Троицком приходе Устюжского уезда значится: Прокопий Герасимович Кузнецов, родился 24 июня 1907 года. Родители — Кузнецовы Герасим Федорович и Анна Ивановна; Дмитрий Герасимович Кузнецов, родился 22 октября 1908 года. Родители — Кузнецовы Герасим Сидорович (в отчестве ошибка. — *В. Б.)* и Анна Ивановна.

О дяде будущего флотоводца Павле Федоровиче мы узнаем из воспоминаний самого Николая Герасимовича. Архивист Т. А. Санакина обнаружила в метрических книгах Архангельска записи о рождении его детей: Николая, Елизаветы, Феодосии, Зои и Марии. Жену Павла Федоровича звали Александра Александровна, у них были еще дети: Нина и Леонид. Внучка Зои — Людмила Вадимовна в настоящее время живет и работает в Архангельске.

В мемуарах Н. Г. Кузнецова есть упоминания о его брате Савватий, который был тремя годами старше (родился 17 сентября 1901 года). Имя красноармейца караульной роты при Северо-Двинском губвоенкомате Савватия Кузнецова из деревни Медведки упоминается и в архивных документах. В послевоенное время Савватий Кузнецов работал председателем колхоза в Подмосковье. Умер он в 1960 году и похоронен рядом с матерью на Ваганьковском кладбище в Москве.

…Со временем деревня Медведки стала постепенно

перемешаться из лесной низины на просторный холмистый берег реки Ухтомки. На горе начали один за другим возводиться добротные крестьянские дома. Изба Кузнецовых, построенная из огромных бревен еще дедом Николая Герасимовича, Федором Григорьевичем, простояла, вероятно, более пятидесяти лет. Она стала мала для разросшейся семьи. Когда Николаю шел пятый год, Кузнецовы перебрались в новый дом. «Отлично помню день переезда, — вспоминал Николай Герасимович. — По старому обычаю все двинулись к новому дому, неся с собой нехитрый скарб — кто что. Я нес помело и замыкал шествие. Мне сказали, что на помеле должен сидеть домовой, который всегда живет где-то под печкой и в день переезда последним покидает старое пепелище. Я ехал на длинном шесте, как на коне, не без робости, но и не без детской гордости…»

Архангельский Север — край бескрайних земель и лесов, родина свободолюбивых людей. Копыта монголо-татарских коней не топтали эту святую землю, здесь никогда не угасал огонь русской государственности и национальной культуры. Закаленный в постоянной борьбе с суровой природой, северный крестьянин никогда не гнул спину перед боярами и дворянами. Здесь никогда не было крепостного права в его законченной форме. Эти обстоятельства обусловили присущий северянам дух вольнолюбия, сознание своей независимости, утвердившееся еще со времен демократического Великого Новгорода. Здесь жили испокон века люди сильные, мужественные, предприимчивые и трудолюбивые.

Основой воспитания в крестьянских семьях был неустанный труд. Вновь обратимся к воспоминаниям адмирала о его детских годах: «Ходил я по грибы, ягоды. Особенно любил собирать рыжики — у нас их обычно солили на зиму целыми кадками. Мать часто поджаривала их с картошкой, притомив в русской печке. Я очень любил это кушанье. Из ягод больше всего собирали бруснику. На зиму ее тоже замачивали в большой кадке. Чтобы заполнить кадку до краев, потрудиться приходилось на совесть. Этой наукой овладевали все наши деревенские мальчишки задолго до школы». Места вокруг Медведок грибные. На зиму крестьяне в русской печке сушили белые грибы и красноголовики. До сих пор помимо рыжиков здесь заготовляют грузди, необычайно вкусные, в собственном соку — грибном желе. Крестьянские семьи запасали на зиму много картофеля и овощей: капусты, моркови, свеклы и репы.

Чтобы вырастить на северной земле хороший урожай, требовалось много труда и терпения. А если на большую семью, да чтобы на всю зиму хватило… Герасим Федорович часто болел

и в поле работать не мог, поэтому Николай со старшим братом Савватием помогали матери, как могли, — и в домашнем хозяйстве, и на поле.

Большим трудовым праздником для мальчишек был сенокос. Все жители Медведок и окрестных деревень выезжали на летние работы. Мужчины снаряжали лошадей, точили косы-горбуши, женщины заготовляли продукты, пекли шаньги, пироги и рыбники. Девушки надевали на сенокос лучшие одежды, юноши брали с собой гармошки.

Заливные луга располагались за Малой Северной Двиной, туда на карбасах перевозили лошадей, сельхозинвентарь, котлы и всю необходимую утварь. На сенокосе было строгое разделение труда: мужчины косили, а женщины и девушки ворошили сено фаблями и собирали в копны. На долю мальчишек выпадало возить ароматное сено к стогам, которые вырастали, как огромные фибы, на всем обширном луговом пространстве. После ужина молодежь веселилась. Всю ночь играла гармонь, пели песни, водили хороводы. Утром вставали рано. Старики ворчали на юношей и девушек, которые, не выспавшись, с трудом поднимались на работу.

Любимое дело для многих поколений мальчишек — водить лошадей в ночное. Вечерами подростки собирались у костра и часами разговаривали. С офомным интересом слушали они и бесхитростные рассказы «о родном прошлом» своих дедов, которые также не уезжали в деревню и коротали с молодежью всю ночь у костра. Н. Г. Кузнецов вспоминал: «Они рассказывали легенды о нашем крае. Особенно интересны были сказы о Северной Двине, о Тотьме с ее храмами на берегах Сухоны, похожими на корабли с колокольнями — мачтами, плывущими по реке. Оттуда тотьменские мореходы и землепроходцы отправлялись на восток через студеные моря, добирались до берегов Америки. Они были среди тех, кто в 1741 году открывал Аляску, кто потом ставил первые избы в Калифорнии. Слушали мы и об Архангельске, куда приходили большие корабли и пароходы из других стран…

У меня от таких рассказов замирало сердце. Я поражался всему и мечтал повидать свет, далекие страны, но об этом я боялся сказать даже своим сверстникам. В ту пору каждый день приносил что-то новое, приоткрывая окошко в большой мир».

…В XVII веке только с Русского Севера, из Поморья, ушло в Сибирь свыше сорока процентов населения. Северяне несли в «новые землицы» навыки и опыт земледелия, ремесел, культуры и традиций. Это было поистине грандиозное и величественное

событие мировой истории, а русские люди, прежде всего уроженцы Архангельского Севера, совершили великий географический подвиг, пройдя на кочах и на лодках, оленях и собаках свыше семи тысяч километров по арктическим морям, тайге и тундре, открыв всему миру такие крупнейшие сибирские реки, как Обь, Енисей, Лена, Колыма и Амур. Эта гигантская страна, в полтора раза превосходящая по размерам Европу, вошла в состав молодого Русского государства, а Россия с этого времени стала не только европейской, но и азиатской державой. С открытием и освоением Русской Аляски Россия вышла и на американский континент. Первый правитель Аляски, уроженец древнего северного города Каргополя А. А. Баранов, назвал столицу этой земли Ново-Архангельском в честь первого порта России — Архангельска.

Русский землепроходец, крестьянин, торговый человек всегда старался найти общий язык с местным населением, перенимая сибирские навыки охоты, рыбного промысла и в то же время обогащая аборигенов своей культурой в широком смысле слова. Одной из самых замечательных страниц освоения Сибири русским, прежде всего поморским, населением было создание им основ сибирского пашенного земледелия, превратившего позднее этот край в одну из основных житниц России. Несомненно, не меньшей была роль поморского крестьянина и ремесленника в развитии сибирских промыслов и ремесел. На своем гигантском пути первопроходцы оставляли зимовки, часовни, городки и, конечно, поклонные кресты. Не удержусь воспроизвести замечательные стихи архангельского автора В. И. Синицкого:

Многострадальная Россия,
Твоя дорога нелегка.
Народам мира ты — мессия
Была и есть на все века.
Так за спасенье поклонялись
Поморы, меряя версты,
Из бурь и штормов возвращались,
Поставив в честь твою кресты.
Поклонные кресты, поклонные кресты
Стоят по всей Руси и Бог ее спаси…

Размышляя об изучении истории и географии Российского государства, я вспоминал, как на школьных уроках да и на студенческой скамье мы прилежно изучали путешествия великих западноевропейских мореплавателей, открытия Колумба, Магеллана, Васко да Гамы. И это правильно, каждый

образованный человек должен знать об этих великих географических открытиях. Мы знаем о Писарро, Кортесе, Веспуччи и других покорителях новых стран и народов, а многие ли современные школьники и студенты слышали о подвигах «письменного головы» устюжанина Василия Даниловича Пояркова, сотника пинежанина Семена Павловича Дежнева, атамана устюжанина Ерофея Павловича Хабарова по прозвищу Святитский, торгового человека и полярного морехода двинянина Кондратия Курочкина, правителя Русской Аляски каргополыда Александра Баранова? Скорее всего многим придется ответить на этот вопрос отрицательно. А жаль. Скажу больше, даже современные история и география стала забываться. Многие ли молодые люди могут назвать полководцев и флотоводцев Великой Отечественной войны — Жукова, Рокоссовского, Василевского, Кузнецова, Галлера, Исакова? А какие подвиги они совершили для Победы во время Великой Отечественной войны? Боюсь, что многие юноши и девушки не смогут дать обстоятельный ответ. Опросы студентов и школьников показывают, что в годы Второй мировой войны решающий вклад в разгром фашизма, по мнению многих из них, внесли американцы. А ведь еще живо поколение победителей…

Поэтому очень правильно и своевременно было принято постановление Правительства Российской Федерации от 11 июля 2005 года № 422 «О государственной программе „Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2006–2010 годы“».

Продолжим наш рассказ об истории северной деревни и нашего героя.

С большой долей уверенности можно предполагать, что и из далекой деревни Медведки в те времена кое-кто «сшел», «съехал», «сбрел» и «разбрелся по уездам и в Сибирь». В северных деревнях, как правило, проживали однофамильцы, а по существу — ближние и дальние родственники. Фамилия Кузнецовы часто встречается не только в Медведках, но и в деревне Варавина Вотложемского прихода, а также и за его пределами. Я насчитал в Котласском, Красноборском и Великоустюжском районах около десяти деревень, которые носят название Кузнецово. Этимология фамилии Кузнецов очевидна: она произошла от названия распространенной на Севере профессии, представители которой имелись почти в каждом селении. А если учесть, что недалеко от Медведок находилась «столица» крупнейших российских промышленников и купцов Строгановых — Сольвычегодск, то можно предположить, что ранее эта деревня специализировалась на кузнечном промысле. Расцвет феодальной вотчины «именитых гостей» Строгановых падает на XVI век, когда они снабжали

дешевой солью не только Россию, но и Ливонию, Пруссию, Швецию… Для поддержания обширного хозяйства необходимо было иметь своих рудознатцев и добывать железо из болотных и озерных руд. Во всем крае бурно развивалось железобутное и кузнечно-железоделательное производство. Этим промыслом занимались целые деревни. Потребность в производстве железных изделий и оружия особенно возросла в связи с освоением Сибири, формированием и снаряжением дружины Ермака и последующих первопроходцев.

Фамилия Кузнецовы часто встречается и в документах XVI–XVII веков в Сибири. Например, в стольном граде Тобольске кузнецами работали Василий Дмитриев Нагибин, родом из Тотьмы, Иван Денисов Кузнецов, Иван Иванов Юдин и Алексей Козмин — из Устюга Великого.

В хронике мореплавания на северо-востоке Сибири в XVII веке упоминается морской поход по маршруту Анадырь — Берингово море под руководством десятника Ивана Кузнецова с отрядом в 40 человек (1688 год).

Много лет назад судьба, а точнее — интересы историка-исследователя привели меня в далекий от Архангельска Хабаровск. Конечно, я знал, что этот город назван в честь знаменитого земляка Н. Г. Кузнецова, северного землепроходца устюжанина Ерофея Хабарова. Больше того, фамилия Хабаров часто встречается в метрических книгах Вотложемского прихода. В один из солнечных дней, гуляя по приморскому городу, я подошел к огромной каменной стеле, на которой были высечены имена нескольких тысяч хабаровчан, погибших в годы Великой Отечественной войны. Читаю их фамилии: Анциферов, Башмаков, Ванюков, Елфимов, Кузнецов… Эврика! Да ведь все эти имена мне знакомы. И тогда я сделал для себя «открытие», что Ерофей Хабаров был не единственным северянином-первопроходцем Сибири и Дальнего Востока. Позднее, работая над книгой «Встречь солнца», я узнал, что задолго до моего «открытия» историки-сибиреведы пришли к единодушному мнению, что первоначальное освоение сибирской «украины» велось прежде всего выходцами с Архангельского Севера. Конечно, Кузнецовы живут по всей России, это самая распространенная в нашей стране фамилия; вполне возможно, что представители ее, на которых, как и на Ивановых, держится вся наша держава, пришли на Дальний Восток и из других уголков государства. Нужны специальные научные исследования, тем более что многие сибирские архивы сохранились. В Архангельске уже пять лет успешно действует региональная общественная организация «Северное историко-родослов-ное общество», которое возглавляет

доцент Поморского университета Л. Д. Попова. Известный в Архангельске краевед Анатолий Васильевич Новиков подготовил и издал любопытную книгу «Беседы о родословиях», которая уже сейчас заняла достойное место в северной историографии и источниковедении. Надеюсь, что историки и краеведы Архангельска помогут решить затронутую проблему.

«Родное прошлое» для Николая Кузнецова — это и оставшиеся в памяти картины родной природы. Все времена года хороши на Архангельском Севере. Золотая осень, когда природа щедро оделяет людей своими грибными и ягодными дарами, когда собран неплохой урожай с далеко не плодородной земли — овес и жито, а главное — картофель. Зима здесь долгая, с трескучими морозами, метелями, вьюгами, но и в короткий световой день мальчишки находят время для своих зимних забав, самые любимые и веселые из которых — катание с гор, взятие снежных крепостей. Навсегда остается в памяти Рождество, скромно украшенная, но зато пышная и пахучая зеленая елка. Весной повсеместно отмечали на Севере Масленицу с ее хороводами и гуляньями. И, конечно, на всю жизнь запечатлеваются в памяти стремительный ледоход с шумом и скрежетом огромных льдин на Северной Двине и буйное половодье.

Летом Николай Кузнецов и другие мальчишки часто бегали к мысу Соколки — за километр от Медведок. Здесь палеонтолог В. П. Амалицкий ежегодно, с 1899 по 1917 год, вел раскопки и поиски остатков пресмыкающихся и земноводных пермского периода. На берегу Малой Северной Двины вымывались кости и даже «бивни мамонтов». Эти находки местная детвора приносила профессору. Коллекция древней фауны Амалицкого («иностранцевия», «дицидонт», «стегоцефал», «двинозавр», «котлассия» и др.) составила знаменитую Северодвинскую галерею, образовавшую значительную часть экспозиции Палеонтологического музея РАН в Москве.

Человека, покинувшего свою «малую родину», всегда тянет вернуться домой — хотя бы на несколько дней. Николаю Герасимовичу Кузнецову не удалось в зрелые годы навестить отчий край, но память о нем всегда жила в его душе. По воспоминаниям его жены Веры Николаевны Кузнецовой, Николай Герасимович очень любил оперы Римского-Корсакова. «Много раз слушали „Садко“, „Снегурочку“. Говорил: „Когда я слушал эту оперу, душевную и человечную, у меня всегда возникали в воображении мои северные края — хороводные песни, проводы

Масленицы…“». Архангельский Север зовет и манит к себе людей, связанных с ним рождением или работой, на всю жизнь…

От Великого Новгорода население Архангельского Севера приняло эстафету высокой грамотности и книжности, помноженную на необходимость владеть навыками письма и чтения в связи с многочисленными торговыми операциями северян как на внутреннем, так и на внешнем рынке. Люди, проживавшие здесь, составляли одну из самых образованных частей населения России. В «Истории Академии наук СССР» упоминается о том, что в первой половине XVI века среди землевладельцев (крестьян. — *В. Б.)* Европейского Севера было более 80 процентов грамотных людей. Так что не случайно наш Ломоносов «стал разумен и велик». Филолог и лингвист А. И. Соболевский сделал вывод о том, что «не только под Москвою, но даже в таких глухих местностях, как поселения далекого Севера, не было недостатка в школах и училищах».

В самых дальних деревнях и селах широко отмечались многие исторические события. И родная деревня Николая Кузнецова не была исключением. В 1912 году в Медведках вспоминали героев Отечественной войны 1812 года. Школьный учитель Александр Петрович задал своим ученикам домашнее задание — выучить наизусть стихотворение М. Ю. Лермонтова «Бородино». Первокласснику Коле Кузнецову так понравились стихи, что он решил прочитать их на людях и уговорил отца разобрать в избе стену, чтобы устроить «театр» и созвать соседей на праздник.

Пока собирались, рассказывали о пережитом. Звучали совсем еще свежие воспоминания об участии земляков в Русско-японской войне, предания о войне с французами, наполненные народной гордостью за тех, кто отстоял свободу и независимость России 100 лет назад.

Народу собралось столько, что многие из местных жителей заглядывали в избу с улицы через раскрытые двери. После того как учитель поздравил всех земляков со столетней годовщиной победы, на половину избы, отведенную под сцену, вышел Николай, сын хозяина дома, и в полной тишине начал читать:

— Скажи-ка, дядя, ведь недаром
Москва, спаленная пожаром,
Французу отдана?
Ведь были ж схватки боевые,
Да, говорят, еще какие!
Недаром помнит вся Россия
Про день Бородина!

— Да, были люди в наше время…

Кто знает, может быть, читая стихи великого русского поэта, мальчик думал о своей судьбе как будущего защитника Отечества, о своем долге перед Родиной.

С 1912 по 1915 год Николай Кузнецов учился в церковно-приходской школе и окончил три класса. В эти годы он овладел основами грамотности, много читал и вырабатывал свой, «кузнецовский» почерк.

Летом 1914 году семью постигло горе — умер от чахотки отец. «Никогда не забуду, — вспоминал юный Николай, — как соседка мне сказала: „Иди домой“, и я почему-то сразу понял, что случилось что-то непоправимое. „Умер-то не вовремя, в самую страдную пору“, — слышал я, когда мы двигались к деревне Выставки, где церковь Троицы. С горы спускалось кладбище, на нем на зеленом холмике давно уж он лежит».

Но жизнь продолжалась. На семейном совете решили отдать Николая «в люди». И вскоре подросток вместе с матерью шагал по шпалам в уездный город Котлас. Анна Ивановна определила сына на работу в чайную у речной пристани. Хозяином этого заведения был купец Попов, велевший мальчику мыть посуду, прибирать кухню и не заходить на «чистую половину». Относились к «посудомойщику» пренебрежительно, унижали, загружали работой сверх меры, Коле часто приходилось недосыпать. Пребывание «в людях» оставило у привыкшего к свободной деревенской жизни Николая тяжелые воспоминания. К счастью, этот период оказался непродолжительным. Однажды юношу пригласили на «чистую половину» к проживающему в гостинице архангелогородцу. Им оказался брат отца, Павел Федорович, очень похожий на Герасима Федоровича. Дядя Николая был небогатым купцом-предпринимателем, владельцем буксира. Вскоре он велел племяннику собрать нехитрые вещички: Павел Федорович направлялся в Архангельск и решил взять Колю с собой. «Поедем до Шенкурска без остановки, — сказал он, — там возьмем баржи и доставим в порт». Колесный буксир был небольшой и носил имя деда молодого путешественника — «Федор». Это было первое длительное плавание Николая. В памяти остался «блеск работающих шатунов паровой машины и ее натруженное дыхание, шлепанье колесных лопастей и продолговатая гиря на конце длинной веревки — ее метал в воду с носа буксира матрос, выкрикивая какие-то непонятные мне слова, к которым внимательно прислушивался капитан». Позже

Николай узнал, что матрос измерял лотом глубину Северной Двины. Так начались «первые университеты»: знакомство с речным судном, терминологией, во многом созвучной с морской, с речниками-матросами. Это было удивительное путешествие по всей трассе Северной Двины. Оно до конца жизни осталось в памяти будущего флотоводца. Мимо судна проплывали старинные деревеньки с красивыми деревянными храмами, белые как снег берега из известняка, корабельные леса и заливные луга, и навстречу — лодки, карбасы, колесники, буксиры с плотами и плоты, как заплаты «на голубом сарафане Двины»:

О разливах, о плесах твоих золотых
Мало песен поется в народе:
То ли люди не видят твоей красоты,
То ли слов, чтобы спеть, не находят…

Так позднее написала о Северной Двине землячка Н. Г. Кузнецова — поэтесса Ольга Фокина.

Семья у дяди была также большая, дружная — два сына и три дочери. Все они учились в гимназии. Встретили Николая радушно. Павел Федорович очень любил детей, устраивал для них разные игры и праздники.

Шла Первая мировая война, и Архангельск был в гуще военных событий. В дом хозяина часто заходили его приятели — моряки, рассказывали о своих плаваниях. Много морских историй услышал Николай Кузнецов. Особенно ему запомнились рассказы о германских подводных лодках, которые ставили свои смертоносные мины на морских коммуникациях.

Одну зиму Николай ходил в школу со своим двоюродным братом-одногодком Федором. Будущий моряк полюбил книги, он много читал о первооткрывателях дальних стран, истории военно-морского флота, героях-моряках. Книги, особенно по географической, исторической и морской тематике, были во многих семейных библиотеках архангелогородцев. Большим собранием такой литературы располагала губернская публичная библиотека. Столица Севера всегда была читающим городом.

Интерес и любовь к познавательной литературе Николай Герасимович сохранил на всю жизнь. Это подтверждает и его жена Вера Николаевна: «Со временем у нас собралась хорошая библиотека. Часть ее составили книги Николая Герасимовича — военно-морские, военно-исторические и военные журналы. Интерес к такой теме зародился у Николая Герасимовича еще в детстве. К нему попала книга Ф. Веселаго „Краткая история русского флота (с начала развития мореплавания до 1825 года)“.

Может быть, она пробудила в нем интерес к морю и морской профессии и чувство патриотизма? Он помнил об этой книге, думал о ее пользе для флота России, поэтому сразу же по назначении наркомом в 1939-м распорядился ее переиздать. С тех пор эта книга стояла на книжной полке в кабинете Николая Герасимовича».

Следует отметить, что на выбор будущим флотоводцем морской профессии повлиял ряд обстоятельств: кроме увлечения книгами по историко-морской тематике, сыграло свою роль и наличие родственников-моряков и речников. Дядя по материнской линии, Дмитрий Иванович Пьянков, в прошлом был кронштадтским моряком. Дядя по отцу, как уже писалось выше, был владельцем буксирного парохода. Другой дядя по отцу являлся участником Русско-японской войны, позже служил матросом в русском посольстве в Берлине. Военных моряков, их красивую форму и бравый вид северные подростки уважали сызмальства. Архангельский край — морской, отсюда прежде всего набирали новобранцев во флот. Почитай, в каждой избе Медведок висели фотографии усатых моряков в черных бушлатах и бескозырках с названиями военных кораблей.

А когда Николай Кузнецов стал жить в Архангельске — первом морском порту России, он приблизился к морю вплотную. Однажды местные промысловики взяли его на промысел, предложив стать впередсмотрящим на рыбачьей шхуне. На носу этого судна он выстоял в шторм свою первую морскую вахту. Какая-то неведомая сила возвышала Николая, в голове прояснилось и просветлело, виделось отчетливо и далеко, запах беломорского солоноватого воздуха наполнял грудь, дышалось глубоко. Может быть, тогда Белое море сделало его своим избранником. Старый рыбак, скупой на похвалы, строго заметил: «Да ты, брат, и не укачиваешься! Будешь добрым моряком». Как в воду глядел морской волк, предсказав судьбу будущего адмирала.

Сам Николай Герасимович позднее утверждал, что оснований увлечься романтикой моря у мальчишек-архангелогородцев было предостаточно: «В Архангельске и особенно в его пригороде Соломбала жило много поморов, предки которых еще при Петре Великом селились на берегах Белого моря. Устье Северной Двины не случайно с давних пор привлекало внимание России. Студеное море открывало нашим отважным мореходам путь как на запад, так и на восток.

Рассказы старых моряков разжигали в сердце мечту о странствиях и подвигах. Часами мы, мальчишки, простаивали у причалов, где стояли большие и малые суда, пришедшие из самых разных стран.

— Настоящие моряки только здесь, на Севере, — не раз слышал я от капитана шхуны. Не бахвальство, а гордость звучала в словах старого помора. Жизнь не раз убеждала меня в его правоте…»

Моряка Кузнецова начал формировать Архангельск — первый морской порт России, колыбель отечественного военного и торгового судостроения. Здесь на берегах Северной Двины еще витали образ Петра Великого и его воплощенные юношеские замыслы — первая 12-пушечная морская яхта «Святой Петр», первый 24-пушечный военно-торговый фрегат «Святой Павел», первое военно-морское соединение — Беломорская флотилия, первая морская крепость бастионного типа Новодвинская (Петропавловская), у стен которой одержана первая военно-морская победа над шведами в Северной войне…

Надо отметить, образ его земляка святого Иоанна Кронштадтского продолжал его сопровождать по юности и зрелости в Петрограде — Ленинграде и военно-морской цитадели Кронштадте.

Я же в который раз прихожу к мысли о том, что адмирал Кузнецов, так же как и Михаил Ломоносов, не случайно оказался выходцем с Архангельского Севера. Север формирует особый склад характера человека, формирует Личность. И во все века дарит России своих выдающихся людей.

Николай отчетливо понимал, что жить в семье родственников даром нельзя, поэтому он помогал изо всех сил по хозяйству, часто выполнял мелкие поручения дяди. Дел с каждым днем становилось все больше, и школу пришлось бросить. Кроме того, ему всегда хотелось самостоятельности, а значит, надо было устраиваться на работу.

Благодаря высокому росту, мужественному выражению лица Кузнецов выглядел старше своих мальчишек-ровесников. С помощью дяди он устроился в Управление работ по улучшению Архангельского порта в качестве рассыльного. Так в двенадцать лет началась трудовая биография деревенского паренька из Котласского уезда.

В порту вовсю бурлила жизнь. В годы Первой мировой войны в Архангельск от союзников поступало много различных военных грузов. Позднее Н. Г. Кузнецову часто вспоминались эти далекие годы: «Тогда зимой иностранные суда добирались только до устья реки. Там, на Экономии, грузы перегружали в вагоны и доставляли на станцию Бакарица. Для этого через реку проложили времянку, и вагоны вручную перекатывали с одного берега на другой. Мы, подростки, с интересом смотрели, как на исходе зимы по слабеющему льду катились, покачиваясь, вагоны.

Казалось, они в любую минуту готовы были свалиться в воду…»

Основными местами приема и хранения военных грузов в Архангельском порту были Бакарица и Экономия. Началось спешное расширение этих участков порта. В помощь архангельским портовикам из Латвии прибыла большая группа грузчиков-стивидоров. Среди них был А. Я. Пельше, избранный вскоре в состав Архангельского комитета РСДРП(б). Делегатом от Архангельской парторганизации он участвовал в работе VI съезда РСДРП(б). После Великой Отечественной войны А. Я. Пельше многие годы возглавлял Комитет партийного контроля при ЦК КПСС. Воистину пути Господни неисповедимы. В 1969 году опальный адмирал Н. Г. Кузнецов был принят А. Я. Пельше в связи со снятием с него партийного взыскания. Передать письмо Л. И. Брежневу с просьбой разобраться в деле, ознакомиться с материалами, на основании которых адмирал был понижен в воинском звании, партийный функционер отказался.

…В 1915 году в Архангельск пришло 409 кораблей союзников с оружием и военной техникой. Утром 25 октября 1916 года у причалов Бакарицы ошвартовался один из крупнейших пароходов России — «Барон Дризен». В его трюмах находилось свыше 300 тонн взрывчатки и около 500 тонн американского пороха. На следующий день прогремели оглушительные взрывы. Пароход «Барон Дризен» пошел ко дну. Лавина огня перекинулась на причалы, где, сея смерть, стали рваться снаряды. Бакарица превратилась в пустыню… Местные власти не извлекли урока из этих событий. А между тем в Архангельск прибывали новые суда, груженные пушками, винтовками, бомбами, гранатами. Один из них, ледокольный пароход «Семен Челюскин», в трюмах которого находились тонны взрывчатки, ошвартовался на причале порта Экономия. Трагедия повторилась. Пароход «Семен Челюскин» взлетел на воздух. Пожар длился целую неделю. Порт Экономия был превращен в пепелище. Николай Кузнецов был свидетелем этих трагических событий. Любознательный от природы, он был знаком с революционными выступлениями рабочих, наслышан о работе Чрезвычайной комиссии по разгрузке Архангельского порта, перед которой стояла задача вывезти военное снаряжение и боеприпасы вверх по Северной Двине на его «малую родину» — в Котлас. Все эти события происходили накануне интервенции и Гражданской войны на Севере.

Каждое лето Николай Кузнецов выезжал в родную деревню помогать матери и старшему брату в поле. Один раз он даже работал помощником мельника. На мельнице, имевшей два постава, два лотка и два жернова, мололи местную рожь, ячмень,

пшеницу, овес. Работа была тяжелая, но приносила большое удовлетворение, а заработанная юным мельником мука была хорошим подспорьем для семьи. В июне 1918 года Николай, как обычно, уехал в Медведки, а уже 2 августа в Архангельске произошел переворот и с военных кораблей высадились англичане, французы и американцы. Они быстро создали речную военную флотилию и устремились по Северной Двине к Котласу.

Рабочий из Петрограда Павлин Виноградов, избранный в Архангельске заместителем председателя губисполкома, для отпора интервентам начал создавать Северо-Двинскую речную флотилию, которая вместе с отрядами Красной армии остановила продвижение судов и войск интервентов, не допустив их к Котласу.

Николай знал, что идет Гражданская война, жителей местных деревень заставляли рыть окопы. Сам он, проработав лето на мельнице, осенью 1919 года снова оказался в Котласе. На этот раз мать отвела его к своему брату Дмитрию Ивановичу Пьянкову с просьбой устроить паренька на работу в железнодорожное депо. Но судьба распорядилась иначе. Николая манила река. Он ежедневно пропадал на пристани, наблюдая за пароходами. Однажды он встретил здесь военного моряка, с головы до ног одетого в черную скрипучую кожу, и в беседе с ним поведал о своих пристрастиях. Тот дал юноше добрый совет — идти добровольцем на флотилию. Но Николаю было только пятнадцать лет. Он взял в сельсовете «липовую» справку, прибавив себе два года, и стал добровольцем Северо-Двинской флотилии. Так встреча с революционным моряком определила дальнейшую судьбу Кузнецова. Можно предполагать, что это был К. И. Пронский, назначенный после гибели П. Ф. Виноградова командующим Северо-Двинской военной речной флотилией. «Он усадил меня как более грамотного, — вспоминает Н. Г. Кузнецов, — перестукивать на грохочущем „Ундервуде“ секретные и совершенно секретные донесения с фронта. Только к концу 1919 года я выпросился на канонерскую лодку, в боевой экипаж».

Исследователь и биограф адмирала Н. Г. Кузнецова Л. Н. Михайлов в результате долгого и тщательного изучения архивных фондов Северо-Двинской военной флотилии выяснил, что на канонерских лодках служили два Николая Кузнецова, но они, как показали дальнейшие исследования, к Н. Г. Кузнецову отношения не имели. Его имя в списках флотилии за 1919 и 1920 годы отыскать не удалось. Оно было обнаружено в «Списке служащих при военном порте Северо-Двинской флотилии на 1 февраля 1920 года», где Николай Герасимович Кузнецов значился

под номером 121 в Техническом отделе. В соответствующих графах указаны год рождения (1904), звание (вольнонаемный) и должность (машинист второго разряда). Похожие записи имеются в «Списках», составленных на 1 марта и 1 мая.

Среди архивных материалов Северо-Двинской флотилии сохранился приказ командира военного порта за № 22 от 12 мая 1920 года. В нем приводится список «личного состава порта» и в числе прочих упомянут «переписчик — машинист 2 разряда Кузнецов Николай Герасимович (с прикомандированием к техническому отделу) — с 1 января». Он значится и в алфавитном списке личного состава флотилии на июнь 1920 года, и указано место его службы — Котласская продбаза, а в примечании имеется пометка — «Выбыл в Военпорт». Так благодаря усилиям ветерана флота Л. Н. Михайлова документально подтвердились первые месяцы флотской службы будущего Адмирала Флота Советского Союза. Своими изысканиями Л. Н. Михайлов поделился с читателями котласской районной газеты «Двинская правда», а позднее опубликовал их в книге «Опальный флагман».

21 февраля 1920 года советские войска освободили Архангельск от белогвардейцев и интервентов. Северо-Двинская военная флотилия выполнила свою задачу, и ее расформировали. Но молодых военморов оставили продолжать службу. В послужном личном деле Н. Г. Кузнецова записано, что с февраля по декабрь 1920 года он служил матросом в Архангельске и Мурманске. Военные моряки, которых готовили к поступлению в военно-морские школы, размещались во флотском полуэкипаже в Соломбале. Здесь они занимались строевой подготовкой, осваивали основы морского дела, учили флотские песни. Можно предполагать, что военмор Н. Г. Кузнецов был свидетелем формирования в беломорской столице Морских сил Северного моря, участвовал в июле 1920 года в первом проводившемся в Архангельске параде по случаю завершения спасательной операции ледокольного парохода «Соловей Будимирович» (в дальнейшем «Малыгин»), получившей большой международный отклик; во встречах судов Первой Карской (сибирской) экспедиции, доставившей в голодный Архангельск десятки тысяч тонн хлеба и других грузов. В конце декабря 1920 года группу, в которую попал и Н. Г. Кузнецов, направили в Петроград на учебу в подготовительную морскую школу.

В Архангельске Николай Кузнецов поддерживал дружеские отношения со своими земляками, служившими в Северо-Двинской флотилии и Морских силах Севера. Среди них были и старшие братья Зосимы Алексеевича Шашкова, поделившегося

своими воспоминаниями в письме от 24 февраля 1977 года, подлинник которого находится в архиве Котласского городского штаба школьников «Товарищ» имени Н. Г. Кузнецова. Зосима Шашков, родившийся в 1905 году, — не просто земляк, а почти сосед Н. Г. Кузнецова, знавший его с детских лет, так как его деревня Новинки находилась в шести километрах от Медведок. З. А. Шашков подробно описал их встречу в Котласе в 1920 году: «Кузнецов был в военно-морской форме и всех нас (со мной было еще несколько ребят) пригласил в кино. Фильм показывали для военно-морского экипажа, и он по старой памяти дал мне поносить поношенную тельняшку, которой я гордился, когда учился в Котласском железнодорожном училище».

Этот важный факт из биографии Н. Г. Кузнецова не нашел отражения ни в документах, ни в воспоминаниях флотоводца. К сожалению, Зосима Алексеевич не указал месяц этой встречи и цель приезда Н. Г. Кузнецова в 1920 году в родные места.

Личность и судьба самого З. А. Шашкова также заслуживают внимания читателей. Много общего в их с Кузнецовым биографиях. Зосима Алексеевич начал свою трудовую деятельность в тридцатилетнем возрасте на Северной Двине, вначале бакенщиком, а затем матросом, штурвальным, боцманом на речных судах. Юноша стремился повысить свою квалификацию и получить специальное образование. Окончив Великоустюжский речной техникум, он поступил в Ленинградский институт водного транспорта, стал инженером.

В 1933 году, будучи преподавателем, он продолжил учебу в аспирантуре. Работал доцентом, заведующим лабораторией, деканом факультета. З. А. Шашков активно способствовал внедрению в Северо-Западном речном пароходстве передовых методов буксировки тяжеловесных составов. В 1937 году его назначили директором Горьковского института водного транспорта, а уже в 1938-м З. А. Шашков стал заместителем наркома водного транспорта СССР. В 1939 году «в христовом возрасте», тридцати трех лет, он занял пост наркома водного транспорта СССР. Более двадцати лет Зосима Алексеевич как нарком, а затем как министр руководил работой речного транспорта страны. Не много было в истории России таких министров-«долгожителей». Он неоднократно избирался депутатом Верховного Совета СССР, а на XIX (1952) и XX (1956) съездах КПСС — кандидатом в члены ЦК КПСС. З. А. Шашков награжден тремя орденами Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, пятью медалями. Таков «скромный» послужной список видного организатора речного флота страны. З. А. Шашков прожил долгую жизнь. Умер он 14 июля 1984 года на 80-м году

жизни.

В начале книги мы упоминали Вячеслава Александровича Малышева, уроженца Поморского Севера. Он внес неоценимый вклад в развитие отечественной тяжелой промышленности и судостроения в войну и послевоенные годы. Таким образом, в истории остался яркий факт: три северянина одновременно в 1939 году стали членами правительства — возглавили народные комиссариаты страны.

Более подробно о В. А. Малышеве будет сказано ниже.

Глава 3
Юная зрелость Кузнецова

Молодой царь Петр состоялся как моряк и флотоводец в Архангельске, на Белом море. Символично, что старший брат Петербурга Архангельск заложил основы морской закалки и характера Николая Кузнецова. Окончательно сформировали по-флотски архангельского юношу, дали ему мировоззрение и знания будущего флотоводца град Петра и училище, основанное Петром Великим.

Для того чтобы быть принятым в Петроградскую подготовительную морскую школу, Николай оказался слишком юным — необходимо было повзрослеть на два года. Надо полагать, что прибавил ему «лета» Сергей Иванович Алабин, о котором адмирал Кузнецов в своих мемуарах упоминает как о «бывшем ораниенбаумском стрелке». Покровитель юноши состоял писарем в Северо-Двинской флотилии. Вновь обратимся к исследованиям Л. М. Михайлова, добросовестно поработавшего в Центральном государственном архиве Военно-морского флота (ЦГА ВМФ) и, в частности, обнаружившего здесь важный документ — «перерегистрационную карту». В ней военмор Н. Г. Кузнецов значится как уроженец Северо-Двинской губернии, Велико-Устюжского уезда, Вотложемской волости, деревни Медведки, 1902 года рождения. В графе «время поступления во флот» Н. Г. Кузнецов собственноручно указал: «1919 г. добровольцем». На вопрос: «Где в настоящее время служит и на какой должности?» — дан ответ: «Центр, фл. эк. маш. — переписчик»… Сохранилась и его собственная «подписка»: «Обязуюсь прослужить во флоте сверх обязательного срока за каждый месяц обучения в школе полтора месяца. Кузнецов. 5.VII. Желаю изучить английский язык».

Среди документов есть и бланк приемной комиссии, заполненный при поступлении Николая в подготовительную школу. Дата — ноябрь 1921 года.

С момента дачи «подписки» до приема в подготовительную школу Николай Кузнецов вместе с другими молодыми моряками пять месяцев занимался в Архангельске на базе знаменитого, с большой военно-морской историей флотского полуэкипажа строевой подготовкой, изучал воинские уставы и нес караульную службу. Все свободное время он отдавал книгам, которые любезно предоставлял из своей библиотеки все тот же С. И. Алабин, обучавший поступающих в школу строевым приемам.

Архивные документы свидетельствуют о том, что превращение Н. Г. Кузнецова из вольнонаемного служащего в военного моряка и изменение его года рождения с 1904-го на 1902-й произошло в период между июлем 1920-го и июнем 1921 года. Как именно это произошло, Л. Н. Михайлову пока установить не удалось. А возможно, старше на два года он стал благодаря «липовой» справке в местном сельсовете во время поступления на службу в Северо-Двинскую флотилию, о чем было написано во второй главе «Родное прошлое»…

Подготовительная морская школа размещалась в Петрограде в здании бывшего гвардейского экипажа. Здесь готовили молодых моряков для поступления в военно-морское училище. Николая Кузнецова зачислили на самый младший курс, так как у него за плечами было только три класса церковно-приходской школы.

Быстро пролетело время напряженной службы и учебы, и уже в ноябре 1923 года Николай стал курсантом военно-морского училища — первого в молодой Советской Республике военно-морского учебного заведения, основанного Петром Великим и имевшего богатую историю.

Это было одно из старейших военно-морских заведений России. В начале XVIII века царь-преобразователь Петр Первый открыл в Москве Навигацкую школу, которая готовила для морских походов юношей, «искусных в кораблестроении и мореходстве». Затем ее перевели в Петербург, переименовав в Академию морской гвардии, ставшую первым российским военным учебным заведением. В 1752 году было создано новое учебное заведение — Морской шляхетный кадетский корпус. В него вошли Морская академия и бывшая Гардемаринская рота. Первым директором корпуса стал капитан 1-го ранга А. И. Нечаев, человек чрезвычайно талантливый и хороший организатор. В течение сорока лет успешно руководил корпусом И. Л. Голенищев-Кутузов. Он ввел в учебный процесс такую дисциплину, как нравственная философия, учредил кадетский театр, создал систему поощрения кадетов за успехи в учебе.

Размещалась академия сначала в доме купца Кикина, позже на этом месте построили Зимний дворец. В середине XVIII столетия ее перевели в двухэтажный дворец фельдмаршала Миниха, где она и располагалась вплоть до Октябрьской революции.

К этому времени она называлась Морским корпусом. Здесь получали образование потомки дворян. В спальном корпусе на спинках кроватей красовались аккуратно выведенные белой краской титулы графов и баронов, на время учебы ставших кадетами и гардемаринами. «Даже учебники, — вспоминал

позднее Н. Г. Кузнецов, — сохранили имена бывших владельцев. На некоторых оставили свои автографы внуки или правнуки известных русских флотоводцев, например Г. И. Бутакова. Это лестно. Но кому-то попался учебник по навигации с надписью Колчака. Помнится, мы гадали: не адмирал ли это Колчак, который в дни Февральской революции командовал Черноморским флотом, а в годы Гражданской войны стал отъявленным врагом молодой Советской Республики?» Не знали курсанты, что А. В. Колчак был также известным ученым-гидрографом, исследователем Арктики. В 1894 году он действительно окончил Санкт-Петербургский Морской корпус и считался самым даровитым учеником адмирала С. О. Макарова и норвежского ученого, первопроходца Арктики Фритьофа Нансена. В 1900–1902 годах А. В. Колчак участвовал в полярной экспедиции на шхуне «Заря». Вместе с полярным исследователем Э. В. Толлем он совершил поход (1901) на полуостров Челюскин, пройдя за 41 сутки 500 верст по снегам, льду, и при этом выполнил маршрутную съемку и провел магнитные наблюдения. В январе 1903 года Петербургская академия наук поручила А. В. Колчаку руководство экспедицией по поиску и спасению Э. В. Толля и его спутников. Эта спасательная операция была связана с Архангельским Севером. Из Мезени морской офицер А. В. Колчак с группой поморов на вельботе вышел в студеное море и в течение 42 суток вел поиск пропавших полярных путешественников.

За участие в исследованиях Арктики он был удостоен ордена Святого Владимира 4-й степени и Большой Константиновской золотой медали — международной награды, которую до него получил Ф. Нансен. В 1906 году А. В. Колчак был избран действительным членом Российского географического общества. С этого же года он проходил службу в Петербурге и читал лекции в своем родном Морском корпусе и Николаевской морской академии. Его именем назван остров в Карском море.

Забегая вперед, сообщим читателям, что в 1922 году состоялся первый выпуск молодых красных командиров, а Училище командного состава флота было переименовано в Военно-морское училище. В 1926 году училищу присвоили имя Михаила Васильевича Фрунзе, а в 1936 году оно стало Краснознаменным (награждено Почетным революционным знаменем ЦИК СССР). В 1939 году оно было переведено в разряд высших учебных заведений.

В первые годы существования училища прием курсантов был небольшой. На курсе, где учился Н. Г. Кузнецов, было около ста человек. Среди них В. Трибуц, Д. Вдовиченко, В. Лежава,

С. Рамишвили, С. Кучеров, ставшие впоследствии видными адмиралами Военно-морского флота. Большинство помещений пустовало. Юного курсанта Кузнецова поражало в старинном особняке военно-морского заведения все: огромный зал Революции, где устраивались концерты с участием известных артистов, компасный зал, свой музей, в котором размешались модели всех типов кораблей, начиная с гребных и кончая современными судами. В училище была картинная галерея, где были собраны творения русских художников-маринистов. Курсанты подолгу простаивали перед полотнами крупнейших живописцев И. Айвазовского и А. Боголюбова — «Чесма», «Наварин», «Афонское сражение», «Синоп», изображающими сцены морских сражений, воспевающими былую славу русского флота.

С теплотой вспоминает Н. Г. Кузнецов своих учителей-наставников: «Преподавали нам различные морские предметы люди с мировыми именами, маститые профессора. Теперь я себе представляю, как трудно им было: ведь подготовка-то у нас, у красновоенморов, была отнюдь не дворянская. Мы постигали высшую морскую науку, будучи весьма слабыми в общеобразовательных дисциплинах». С уважением и благодарностью называет Николай Герасимович своих учителей — офицеров царского флота: Л. Гроссмана, Б. Винтера, Н. Бологова, М. Беспятова, Г. Шульгина, А. Реммерта и других.

Первые годы учебы Николая Кузнецова совпали с замечательным движением молодежи по шефству над Военно-морским флотом. В марте 1922 года делегаты V Всероссийского съезда РКСМ постановили: «Принять шефство над Красным Военным флотом Республики». Одними из застрельщиков этого патриотического движения выступили комсомольцы Архангельска. В марте 1922 года в журнале «Молодой коммунист» было опубликовано обращение политотдела Морских сил Северного моря к комсомольцам-северянам, в котором говорилось: «Северный флот смотрит на союз молодежи с особым вниманием, видя в нем достойного поборника заветов пролетарской революции. Военморы с особой любовью принимают в свою среду молодежь, мобилизованную на флот для выполнения своего долга перед Советской Родиной… Сильный комсомол для флота означает сильный флот». Архангельской организации вместе с комсомольцами еще одиннадцати северных губерний: Вологодской, Вятской, Северо-Двинской и других было поручено шефство над Северным флотом (в то время — Морскими силами Севера). Была создана Северная межобластная шефская комиссия во главе с секретарем Архангельского губкома

комсомола В. Г. Олишевым. Формы шефства были разные: проводили Дни и Недели Красного флота, организовывали сбор средств на строительство кораблей, оказывали материальную помощь краснофлотцам и их семьям, создавали в комсомольских клубах и ячейках кружки военно-морской пропаганды, выступали с концертами на кораблях, собирали литературу для судовых библиотек, направляли по комсомольским путевкам для прохождения службы на флоте.

Комсомольская организация Архангельска только за один месяц передала военморам 12 пудов простого и 500 кусков туалетного мыла, 5 пудов консервов, 50 пудов соли, 1500 карандашей и писчую бумагу. Комсомольцы Онеги внесли в фонд флота 200 тысяч рублей. Молодежь Шенкурска передала морякам полфунта легкого табака, четверть фунта махорки, папирос 9 пачек, 3 коробки мази сапожной, 4 коробки зубного порошка, 3 зубные щетки…

Сегодня эти подарки кажутся довольно скромными, а формы шефства — несколько наивными, но когда в стране царила разруха, голод, болезни, вклад комсомольцев Севера воспринимался совсем иначе. Подумать только, 500 кусков мыла, когда повсеместно свирепствовали тиф и другие болезни!..

Нашли свою форму участия в этом движении и комсомольцы военно-морского училища в Петрограде. Почти все корабли, оставшиеся на плаву после Гражданской войны, были в плачевном состоянии. В сущности, Красный флот нужно было создавать заново.

Накануне 50-летия движения шефства комсомола над Военно-морским флотом адмирал Н. Г. Кузнецов вспоминал в интервью газете «Комсомольская правда»: «С горечью мы взирали на безжизненные корабли, стоявшие на „мертвом якоре“. Особенно было больно за „Аврору“. Нет, решили мы, „Аврора“ должна поднять якоря. И дружно, напористо взялись ремонтировать легендарный крейсер. Не было конца нашей радости, когда заработали машины „Авроры“. А потом мы отремонтировали еще один корабль — „Комсомолец“».

Курсанты вместе с командой потрудились не зря. Крейсер стал учебным кораблем училища. После тяжелого напряженного дня для курсантов давалась команда: «Стричься, бриться, в бане мыться, песни петь и веселиться». В этой, кажется, на первый взгляд шутливой команде заложено доброе начало: кончил дело — гуляй смело. Веселое настроение в минуты отдыха моряка говорило о многом…

Летом 1923 года молодой военмор Кузнецов совершил свое первое плавание на «Авроре» — в водах Балтики и Финского

залива. Старенький крейсер испытал трехдневный шторм; раскачиваясь на волне, он тяжело скрипел, поднимая и опуская нос. Николай Кузнецов уже проходил испытания качкой в Архангельске, и в этот раз он окончательно убедился, что может ходить в море в любую погоду.

В 1924 году учебное судно «Комсомолец» и крейсер «Аврора» с курсантами на борту отправились в плавание вокруг Скандинавии. Корабли зашли из Финского залива, спустились на юг по Балтийскому морю и недалеко от Копенгагена вышли в Северное море. Обогнув Скандинавский полуостров, ранним утром корабли вошли в норвежские фьорды. По программе перехода им предстояло побывать в портах Берген и Тронхейм.

В Бергене корабль революции посетила А. М. Коллонтай — полпред и торгпред в Норвегии, первая женщина-посол. Ее имя было хорошо известно военморам. В семнадцатом году она часто выступала на митингах и собраниях перед балтийскими моряками.

Н. Г. Кузнецов вспоминает об этой встрече: «Больше всего в ту пору Александра Михайловна была знакома молодежи как автор статей и книг, в которых она ставила острые моральные проблемы, искала революционное решение вопросов брака и любви. В том, что она писала, много было спорного, было и такое, с чем мы не соглашались…

На нашем корабле Александра Михайловна вручила ордена Красного Знамени курсантам, которые проявили отвагу при взрыве на форту „Павел“ летом 1923 года. Она поделилась своими воспоминаниями о Владимире Ильиче Ленине и Надежде Константиновне Крупской и еще долго тепло беседовала с нами».

Любознательного читателя наверняка заинтересует история награждения отличившихся курсантов. События происходили в июле 1923 года. Крейсер «Аврора» стоял на Большом Кронштадтском рейде, когда был замечен пожар в форте «Павел». Опасность заключалась в том, что там находился старый склад мин. С корабля быстро спустили шлюпку с курсантами во главе с преподавателем В. В. Гедле. Когда курсанты добрались до форта и начали спасательные работы, раздался сильный взрыв и поднялся столб дыма. Позже выяснилось, что курсанты обнаружили горящую мину и пытались стащить ее в воду, но не успели. Мина взорвалась. Четыре человека — В. В. Гедле, слушатели Г. И. Альман, К. Я. Казаков, М. О. Ушерович — погибли. Были ранены и контужены А. К. Евсеев, Н. К. Моралев, В. И. Полещук, Ф. С. Седельников, и только курсант К. И. Сокольский родился «в рубашке» и остался невредимым. Советское руководство наградило всех девятерых героев высшей государственной

наградой.

А море звало дальше. Крейсер и учебное судно должны были посетить Русский Север — Мурманск и Архангельск.

Н. Г. Кузнецов с нетерпением ждал встречи с родным краем. Обратимся к документам того времени. В Архангельск приходит телеграмма от 1 июля 1924 года за подписью секретаря ЦК комсомола Чаплина: «С прибытием на Севфлот в 20 числах июля находящихся в плавании кораблей „Комсомолец“ и „Аврора“ организуйте торжественную встречу, митинги, собрания, привлекая всех комсомольцев, молодежь и население…»

Архангельский губком комсомола немедленно извещает свои организации: «Приход указанных кораблей в Архангельск является для нас целым событием и в то же время требует сосредоточить наше внимание на подготовке к встрече и усилении шефской работы. На последнее губком обращает очень серьезное внимание и предлагает энергичнее и быстрее провести сбор подарков и ускорить выполнение шефской разверстки…»

Утром 1 августа корабли стали на якорь на баре, в 34 милях от Архангельска. Город тщательно готовился к визиту дружбы. Навстречу учебным кораблям направилась целая флотилия буксирных катеров, заполненных комсомольцами и пионерами. Их встретили орудийным салютом.

После митинга молодые архангелогородцы вручили морякам подарки и познакомились с их службой на учебных кораблях. На палубах лучшие номера художественной самодеятельности показывали клубы «Молодая гвардия» и «Юные ленинцы». 3 августа делегация из двухсот моряков отправилась в город. В клубе «Спартак» состоялось торжественное собрание, был дан большой праздничный концерт. Военные моряки побывали также на предприятиях и в комсомольских организациях города. Между футбольными командами прибывших кораблей и местной морской командой «Спартак» прошли два матча, окончившиеся в первый раз со счетом 2:1 в пользу «Спартака», во второй раз боевой ничьей — 1:1.

А вот как описал визит в Архангельск бывший командир крейсера А. А. Поленов в своей книге «Крейсер Аврора»: «Несмотря на то, что корабли встали на Мудьюгском рейде, расположенном далеко от города, связь с берегом была надежной. Ежедневно к кораблям и от них курсировали легкие пароходики, буксиры, катера. Они шли вверх и вниз по Северной Двине. С утра до вечера на кораблях принимались экскурсии рабочих, молодежи».

Приход кораблей в Архангельск активизировал шефскую работу, способствовал появлению новых военно-морских кружков

в пионерских отрядах. От комсомольцев поступали сотни заявлений с просьбой отправить их на военно-морскую службу.

Мы не знаем, с кем встречался Николай Кузнецов в Архангельске, на этот счет он не оставил своих воспоминаний. Возможно, ему удалось встретиться с двоюродными братьями и сестрами, другими родственниками. И можно не сомневаться, что дни, проведенные на родине уже в качестве курсанта военно-морского училища, оставили в его душе глубокий след.

В заключение следует сказать, что крейсер «Аврора» и учебное судно «Комсомолец» в 1925 и 1930 годах вновь посетили Архангельск, где им, как и раньше, была оказана радушная встреча. В 1925 году Н. Г. Кузнецов побывал в родном Архангельске уже на учебном судне «Комсомолец».

На острове Мудьюг близ Архангельска в 1984 году был установлен памятный знак в честь 60-летия первого прихода в порт на Северной Двине легендарной «Авроры». В этот день здесь собрались комсомольцы — участники совещания организаторов молодежного туризма северо-запада России.

Еще раньше в память о приходе эскадры учебных кораблей на бывшем административном здании Северного морского пароходства была установлена мемориальная доска. На ее открытии присутствовал почетный гражданин города Архангельска дважды Герой Советского Союза контр-адмирал А. О. Шабалин.

Годы учебы летели незаметно. Но некоторые события тех лет остались в памяти на всю жизнь. В январе 1924 года скончался В. И. Ленин. В Москву на похороны в составе питерской делегации поехало небольшое подразделение военных моряков. Среди них был и курсант военно-морского училища Н. Г. Кузнецов. Он навсегда запомнил этот холодный январский день: «Наша очередь нести почетный караул наступает в субботу, в последний день перед похоронами. Через запасной вход нас проводят в Колонный зал. Стараясь не шаркать ногами о ступени лестницы, поднимаемся на хоры. Безмолвно застыв, смотрим вниз. Там идут и идут люди, неся к высокому постаменту, на котором покоится Ленин, скорбь Москвы, России, трудящегося мира. Музыка льется торжественно и печально, сливаясь с рыданиями людей…»

Вернувшись из Москвы, Н. Г. Кузнецов делился с друзьями своими впечатлениями о похоронах вождя. Комсомольская организация училища и райком комсомола Василеостровского района поручили ему сделать ряд докладов на заводах и фабриках.

В эти скорбные дни курсант Н. Г. Кузнецов стал членом

коммунистической партии.

Много событий промелькнуло за время учебы: большое наводнение в Петрограде, когда курсантам училища приходилось день и ночь участвовать в спасательных и восстановительных работах; участие в работе военно-научного общества, благодаря которому у будущего флотоводца расширился кругозор по многим военно-морским вопросам.

В 1922 году молодое Советское государство впервые провозгласило свою «оборонительную военную доктрину». В наследие нам достался 121 боевой корабль в очень плохом техническом состоянии. В условиях всеобщей разрухи и слабой судостроительной базы была выработана концепция создания и использования для обороны берегов и подходов к ним так называемого «москитного флота». В эти годы строили в основном сторожевые, торпедные и артиллерийские катера, небольшие прибрежного действия тральщики и ремонтировали старые боевые корабли. Только к середине 30-х годов в стране развилась и окрепла индустрия, иными стали промышленно-транспортные возможности. В эти годы сформировался блок фашистских государств. Сложная международная обстановка диктовала необходимость крепить обороноспособность страны, усиление Военно-морского флота современными кораблями и подводными лодками.

Запомнились будущему адмиралу горячие дискуссии в училище о том, каким быть Военно-морскому флоту, как и в каком направлении развиваться, строить ли огромные линкоры и крейсеры или подводные лодки и торпедные катера.

В споры вступали светила науки, маститые профессора и слушатели старших курсов. Однажды в дискуссии принял участие начальник Морских сил РККА Ромуальд Адамович Муклевич, который разделил оппонентов на «сторонников проливов» и «сторонников заливов», то есть флота прибрежного и океанского, и объяснил, что может и чего не может дать флоту промышленность на данном этапе развития экономики, какой в будущем понадобится для обороны страны сильный флот и насколько программа его строительства должна быть подчинена политике государства.

Подводя итоги дискуссии, Р. А. Муклевич объявил: «… Строить будем разные корабли и подводные лодки, нужные для обороны, а не для войны за обладание морями и господство на океанах, поэтому отпадает необходимость в строительстве линейных кораблей и крупных крейсеров». Курсант Кузнецов был заинтересованным участником этих диспутов. Проблема выбора флота для России в дальнейшем пройдет через всю его жизнь, но

в те годы он не хотел попасть в сторонники англичанина вице-адмирала Филиппа Хоуарда Коломба и американца контр-адмирала Альфреда Гайера Мэхэна, военно-морских мыслителей, оказавших большое влияние на сторонников владения морями и сильных флотов. Кузнецов позднее в своих воспоминаниях напишет: «В результате споров выяснилось, что абсолютно владеть морем в наших условиях из-за новых средств борьбы невозможно, а без владения морем, хотя бы частью моря, и хотя бы короткий период, вести морскую войну нельзя».

Во время учебы курсант Кузнецов не растрачивал время на забавы и развлечения. Он дополнительно занимался иностранными языками — французским и немецким, что в будущем ему очень пригодилось. 1 октября 1924 года Николай Кузнецов был назначен командиром отделения, он упорно и целеустремленно готовил себя к службе на кораблях. Познакомим читателя с выписками из его характеристики, хранящимися в личном деле Центрального военно-морского архива: «Развитие выше среднего. Решителен, выдержан… Говорит коротко, толково, командирским языком. Связно, сжато и грамотно излагает мысль письменно… Был перегиб: изучал два языка в ущерб остальному, теперь поправился…» «Очень способный. Общее развитие хорошее. Специальная подготовка отличная, политическая подготовка хорошая, отношение к службе отличное, будет хороший артиллерист».

Николай Кузнецов пользовался большим уважением у курсантов и преподавателей. Его часто называли правофланговым. И не только за рост. Опубликовано воспоминание вице-адмирала Б. М. Хомича, который служил в эти годы в одной роте с нашим героем: Кузнецов «всегда выбирал и нес на спине самую большую вязанку дров для печей курса. При побудке или по сигналу ночных тревог становился в строй при полном снаряжении раньше всех нас, спокойно и без суеты. Замечания по службе произносил сдержанно. А если кто из подчиненных „схватывал“ выговор или взыскание на стороне, внимательно выслушивал виновного и говорил: „На размер фитиля не жалуйся, раз влип, умей держать ответ по всей строгости“».

Не удержусь привести еще один фрагмент воспоминаний контр-адмирала А. В. Крученых, который в 1925 году поступил на первый курс военно-морского училища, а курсант Кузнецов был уже на выпускном курсе. Больше того, он на этом младшем курсе был командиром отделения. «Хотя для него это была первая командная должность, — вспоминает адмирал А. В. Крученых, — которая давала ему небольшие дисциплинарные права, Николай

Герасимович быстро освоился с основами воспитательной работы и, не в пример некоторым, мало пользовался своими правами (наказывать подчиненных), хотя и был очень требовательным. Поэтому он пользовался у нас большим авторитетом». Кузнецов поддерживал товарищеские отношения со многими курсантами, но особенно дружеские отношения в эти годы у него сложились с Н. И. Николайчиком и В. Ф. Трибуцем.

В первых числах ноября 1925 года курсанту Кузнецову пришлось вновь участвовать в скорбном прощании — умер нарком по военным и морским делам, председатель Реввоенсовета СССР Михаил Васильевич Фрунзе. Курсанты военно-морского училища помнили выступление М. В. Фрунзе в «Зале Революции». Наркомвоенмор уделил большое внимание вопросам воспитания, дисциплины и культуры военнослужащих. «Служба во флоте, — говорил М. В. Фрунзе, — является самой сложной и технически самой трудной из всех специальных служб. Современный боевой корабль представляет сочетание элементов целого ряда областей промышленной техники. Это организм, составленный из самых сложных и тончайших механизмов, требующих особого искусства, умения и сноровки управления ими».

Позднее Н. Г. Кузнецов на собственном командирском опыте не раз убеждался в том, что культура, воспитание и знание техники неразделимы. Подбор кадров на корабли из наиболее образованной, культурной и развитой молодежи обеспечивал высокий уровень боевой и политической подготовки личного состава как в мирное, так и в военное время.

Короткие встречи с М. В. Фрунзе и очень кратковременная служба под его руководством оставили у будущего советского флотоводца впечатление о наркомвоенморе как о военном и политическом руководителе незаурядного таланта и очень высокой культуры.

В октябре 1926 года Николай Кузнецов простился с училищем. Многие выпускники мечтали служить на линкоре «Парижская коммуна», самом крупном военном корабле, на котором они проходили практику. Отличники имели право по своему желанию выбирать место предстоящей службы. Курсанта Кузнецова влекло неведомое: он избрал службу на новом крейсере «Червона Украина» («Адмирал Нахимов») Черноморского флота.

Служба на первенце советского судостроения крейсере «Червона Украина» оказалась нелегкой. Самая современная, а значит, еще неосвоенная техника, недостаточно подготовленный личный состав корабля, слабая поначалу дисциплина — все это

создавало немалые трудности для молодого флотского офицера. Молодой вахтенный начальник крейсера настойчиво постигал боевую технику, корабельную организацию, тактику применения морского оружия. Постепенно набирался опыта, как надо обучать и воспитывать подчиненных, строить с ними взаимоотношения. Н. Г. Кузнецов убедился, что подразделение только тогда способно выполнять поставленные задачи, когда ведется повседневная, кропотливая организаторская работа, без окриков, без понуканий, без подавления воли и инициативы подчиненных. Такого стиля флотской службы молодой офицер придерживался и в будущей своей деятельности.

Но ему повезло с наставниками. Почти половиной личного состава корабля командовал старший инженер-механик Василий Артемьевич Горшков — опытный моряк, долго плававший на торговых судах. Он был командирован на «Червону Украину», когда крейсер еще достраивался, и вместе с заводскими инженерами участвовал в монтаже механизмов. В. А. Горшков был уже не молод, ему перевалило за сорок лет. Много вложил труда этот скромный механик, чтобы крейсер стал самым быстроходным кораблем Черноморского флота. Особенно внимательно, с трогательной заботой он относился к молодым командирам, помогая и делом, и словом. Большую роль В. А. Горшков сыграл и в жизни будущего Адмирала Флота Советского Союза.

Командир крейсера Н. Н. Несвицкий часто напоминал молодому офицеру Кузнецову: «Корабль — это твой дом». И это на самом деле так. Позднее адмирал Н. Г. Кузнецов оставил нежные строчки о своем «морском доме»: «Любовь к кораблю — дело естественное. Она основана не на качествах корабля, сколько на привычке к любому кораблю, где человек долго служил, вложил в него много сил и энергии. „Привычка свыше нам дана“ и действительно составляет счастье тех, кто серьезно относится к службе. Мне думается, командир вспомогательного судна или малого тральщика гордится им, не считает себя хуже командира более крупного корабля и самой современной подводной лодки. И он прав. Не место красит человека…» Позднее молодым командирам флота адмирал Н. Г. Кузнецов приводил свой любимый афоризм: «Единственно стоящее дело для моряка — командовать кораблем!»

На Архангельском Севере поморы с детства были обучены ходить на веслах и «под паруском» по Северной Двине и студеному «Гандвику-морю». Первые навыки владения парусом и веслом юноша Кузнецов получил у города на Белом море. Он на всю жизнь полюбил парусное дело и часто уже курсантом военно-

морского училища ходил на шлюпке под парусами. Эти навыки пригодились и на Черном море. На крейсере «Червона Украина» молодой морской офицер был назначен старшим вахтенным начальником корабля и на этой должности он в полной мере раскрыл свои достоинства. Обучая краснофлотцев гребле и хождению под парусом, все стали замечать, что «кузнецовская» шлюпка всегда обгоняла шлюпки других рот, как под веслами, так и под парусом. Среди командиров в кают-компании заговорили о северянине как о молодом, но дельном моряке, любящем морское дело, море, корабль. У сослуживцев в последующем сложилось общее мнение, что Николай Герасимович прост с людьми, бесхитростен, правдив. Всегда был готов, в большом и малом, помочь и помогал своим товарищам. Он не умел и не пытался хоть как-нибудь подхалимничать перед начальством или заискивать перед подчиненными. Больше того, он не боялся возражать начальству, если чувствовал себя правым. Ветераны крейсера позднее вспоминают такой случай. Во время учений, на которых присутствовал командующий Черноморским флотом флагман 2-го ранга В. М. Орлов, крейсер «Червона Украина» должен был развить полный ход. Корабль дрожал всем своим корпусом, а стрелка указателя скорости остановилась на цифре 30. Комфлота обратился к командиру дивизиона: «Товарищ Шельтинга, это что — предел скорости?» Не подумав, тот сразу ответил флотоводцу: «Так точно». Рядом на мостике стоял вахтенный начальник. «Товарищ Кузнецов, — обратился к нему Орлов, — а вы, помнится, на партсобрании говорили, что дали 31 узел, ведь один узел в бою может сыграть решающую роль. Комдив забыл или я не понял его?» Николай Герасимович, не смутившись, четко ответил комфлоту: «Так точно, командир дивизиона, видимо, ошибся, крейсер может дать 31 узел». Через несколько минут стрелка прибора полезла на 31-й узел. Кузнецов не побоялся испортить отношения с комдивом и доложил правдиво. Эта прямота суждений была основной чертой его характера и, к сожалению, в дальнейшем часто портила его отношения с высоким начальством, не желавшим вникнуть в существо флотского дела.

Старшим вахтенным начальником на крейсере служил Л. А. Владимирский, которого аттестовали на флоте так: «Лучшего помощника не может быть». Он окончил военно-морское училище на год раньше Кузнецова. В годы Великой Отечественной войны он высаживал десанты возле Одессы, участвовал в прорыве блокады Севастополя. Командовал соединениями боевых кораблей на Черноморском флоте и Балтике. В дальнейшем адмирал флота, заместитель главкома

ВМС по кораблестроению.

Служба на черноморском крейсере свела Н. Г. Кузнецова с молодым штурманом Ю. А. Пантелеевым, с которым на протяжении всей последующей флотской жизни его связывали добрые и дружеские отношения.

О Юрии Александровиче Пантелееве стоит рассказать подробнее. В молодые годы судьба закинула его в дальний северный порт Архангельск. 9 мая 1924 года Совет труда и обороны (СТО), в связи с необходимостью усилить охрану советского побережья Японского и Охотского морей, где орудовали японские промысловые суда, хищнически истреблявшие пушного и морского зверя, ценные породы рыб, принял решение направить из Архангельска на Дальний Восток посыльное судно «Боровский».

Командиром корабля был назначен А. С. Максимов, в прошлом царский вице-адмирал, комиссаром — П. И. Смирнов, активный участник Гражданской войны. Подготовка к ответственному переходу началась с формирования команды.

Ее костяк составили комсомольцы-военморы, призванные во флот в 1922 году по решению V Всероссийского съезда РКСМ. В состав экипажа были включены выпускники штурманского класса Высших специальных курсов командного состава Военно-морского флота СССР. Наставниками молодых штурманов стали преподаватели военно-морского училища Н. А. Сакеллари и Н. Ф. Рыбаков. Из числа этих слушателей, участников похода на «Воровском», вышли впоследствии видные советские флотоводцы — И. С. Юмашев, Н. Ф. Заяц и Ю. А. Пантелеев. 12 июля 1924 года комсомольцы и трудящиеся Архангельска тепло проводили военморов «Воровского» в ответственный поход. Это был первый советский корабль, совершивший дальнее плавание из Архангельска во Владивосток по четырем океанам. 20 ноября 1924 года «Боровский» отдал якорь в бухте Золотой Рог. За его кормой осталось 13 927 миль. Для слушателей высших штурманских классов это была прекрасная практика.

После службы на крейсере «Червона Украина» Ю. А. Пантелеев прошел большую морскую школу. В годы Великой Отечественной войны он был начальником штаба Балтийского флота, командующим морской обороной Ленинграда. В 1943-м Ю. А. Пантелеев командовал Волжской, а в 1944-м — Беломорской военной флотилией. В 1953-м ему присвоили звание адмирала. С 1953 по 1956 год он командовал Тихоокеанским флотом, позднее, в 1960–1967 годах, был начальником Военно-морской академии.

Юрий Александрович оставил воспоминания о совместной

службе с Н. Г. Кузнецовым на крейсере. В мае 1928 года в Константинополь с визитом пришли «Червона Украина» и три миноносца, сопровождавшие яхту «Измир» падишаха Афганистана Амануллы-хана. В один из вечеров старший помощник командира М. М. Оленин и группа офицеров были приглашены турецкими моряками на дружеский вечер. За старпома на крейсере остался старший вахтенный начальник Н. Г. Кузнецов. Когда М. М. Оленин и офицеры возвращались ночью на крейсер, они увидели, что «Червона Украина» стоит на рейде совершенно без огней. Из трубы вылетали крупные искры, вокруг были разбросаны пожарные шланги, а на палубе метались темные фигуры моряков. Позже выяснилось, что на корабле возник пожар — в кочегарке, рядом с погребом боеприпасов. Н. Г. Кузнецов, услышав сигнал пожарной тревоги, немедленно кинулся в кочегарку и принял решительные меры по ликвидации пожара. Трубу накрыли чехлом, чтобы прекратить доступ воздуха к месту пожара. Была включена система орошения погреба, так как переборки соседнего артпогреба сильно нагрелись. Температура переборки стала падать, и вскоре пожар прекратился. Был введен в действие второй котел, и на крейсере появился свет. Краска на трубах сильно обгорела, и морякам пришлось трудиться всю ночь, чтобы к утру все сияло чистотой. Турки так и не узнали о пожаре, подумав, что шла обычная учебная тревога. Это происшествие подняло авторитет Н. Г. Кузнецова среди личного состава корабля, по достоинству оценившего смелость и решительность молодого офицера, сумевшего принять правильные решения в экстремальных условиях. От себя добавим, что взрыв красного крейсера в иностранном порту нанес бы огромный удар по престижу советской власти. Поддерживаю мнение писателя капитана 1-го ранга К. Б. Раша, что высшее военное командование флота и страны уже тогда обратило внимание на энергичного и перспективного морского офицера.

Поход отряда кораблей в Турцию проходил под флагом командующего Черноморским флотом В. М. Орлова. Среди руководителей флота в предвоенные годы Владимир Митрофанович Орлов пользовался самой большой известностью. Еще курсантом Н. Г. Кузнецов впервые встретился с ним в 1923 году, когда В. М. Орлов был начальником военно-морских учебных заведений. Благодаря ему была разработана система подготовки морских офицеров, введены новые учебные программы и курсы, а также летняя практика для курсантов на боевых кораблях.

После учебы в 1925–1926 годах на Высших академических курсах В. М. Орлов стал командовать Морскими силами Черного

моря. «Командующий флотом и под его руководством штаб, — писал позднее адмирал Н. Г. Кузнецов, — не занимался мелочной опекой командиров соединений, а больше внимания уделял оперативно-тактической подготовке флота».

В июне 1931 года В. М. Орлов назначается начальником Военно-морских сил РККА. В течение шести лет он занимался строительством Военно-морского флота. Судостроительная промышленность быстро набирала темпы, осваивая проектирование и строительство новых кораблей. Во второй пятилетке (1933–1937) уже появилась возможность строить большое количество подводных лодок, закладывались новые эсминцы и крейсеры типа «Киров». В эти годы были созданы новые флоты — Тихоокеанский и Северный. Постановлением ЦИК СССР от 20 ноября 1935 года В. М. Орлову было присвоено воинское звание флагмана флота 1-го ранга. В 1937 году талантливый флотоводец В. М. Орлов был необоснованно репрессирован.

Крейсер часто посещали руководители партии и государства. В июне 1929 года на «Червоной Украине» побывали И. В. Сталин, К. Е. Ворошилов и Г. К. Орджоникидзе. Наверное, никогда не предполагал Николай Герасимович, что накануне, в годы Великой Отечественной войны и послевоенные годы он будет встречаться со Сталиным совсем в другой обстановке.

Осенью 1929 года на Черноморском флоте в районе Одессы проходили большие учения, на которых присутствовал народный комиссар обороны маршал К. Е. Ворошилов. Крейсеру «Червона Украина» в ходе учений необходимо было спустить баркас, посадить на него десантников и высадить их у Дофиновского лимана. Эту операцию поручили осуществить Н. Г. Кузнецову. С мостика боевого корабля за ходом высадки десанта наблюдали К. Е. Ворошилов и сопровождающие его флотские военачальники. Операция завершилась успешно. Нарком обороны К. Е. Ворошилов пожал Н. Г. Кузнецову руку и сказал: «Товарищ Кузнецов! Вы уже стали опытным моряком, операцию провели успешно. Благодарю вас, и передайте благодарность краснофлотцам!»

Надо полагать, вторично напоминаю читателю, в годы прохождения службы на крейсере «Червона Украина» на молодого флотского офицера Н. Г. Кузнецова уже тогда обратили внимание руководители партии и правительства — И. В. Сталин, А. И. Рыков, К. Е. Ворошилов, Г. К. Орджоникидзе и другие.

В очередной аттестации молодого флотского командира появилась запись, сулившая ему скорый карьерный рост: «Заслуживает продвижения во внеочередном порядке». Однако

Н. Г. Кузнецов решил, что ему прежде всего необходимо продолжить образование.

1 октября 1929 года он поступил в Военно-морскую академию имени К. Е. Ворошилова (Ленинград) на оперативный факультет. Академия размещалась на 11-й линии Васильевского острова, рядом с корпусами Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе, которое несколько лет назад успешно закончил наш герой. Прекрасная пора! В течение трех лет можно было знакомиться с сокровищами богатейшей библиотеки, в которой были книги по всем флотским вопросам, слушать лекции и участвовать в семинарах известных профессоров и преподавателей, авторов учебников и руководств по военно-морскому делу. Учеба в академии оказала сильное влияние на духовный рост Н. Г. Кузнецова, расширила его кругозор, значительно пополнила морские теоретические знания. В эти годы у него сложились определенные жизненные взгляды, понятия и убеждения.

В главном учебном заведении флота много внимания уделялось оперативно-тактическому искусству, знание которого было особенно необходимо слушателям. Именно в стенах академии у Н. Г. Кузнецова оформились представления о роли Военно-морского флота в обороне страны. В то же время отрабатывались и практические навыки, необходимые для будущей службы. Слушатели академии должны были пройти определенный курс обучения на кораблях, в береговой обороне и морской авиации.

В Военно-морской академии имени К. Е. Ворошилова в эти годы шли жаркие споры среди слушателей и преподавателей по многим кардинальным вопросам будущности советского флота. Каким флоту быть — прибрежным или океанским? Подводным или надводным кораблям и каким классам отдавать пальму первенства? Какая роль отводится морской авиации и береговой обороне? Место флота в системе Вооруженных сил? Какая роль и какие задачи стоят перед военно-морскими силами в будущей войне? Активное участие Н. Г. Кузнецова в этих дискуссиях сыграло огромную роль в его дальнейшей службе. Сегодня нам понятно, что без глубокого теоретического осмысления всего этого комплекса концептуальных проблем вряд ли бы сформировался будущий советский флотоводец.

Военно-морскую академию в это время возглавлял К. И. Душенов, земляк Н. Г. Кузнецова. Об этом флотоводце следует рассказать подробнее, так как его судьба героическая, но и трагическая.

Константин Иванович Душенов родился 28 июля 1895 года в

многодетной крестьянской семье в деревне Ивановское (ныне Константиновка) Вологодской губернии. Окончив церковно-приходскую школу, юноша устроился разносчиком лекарств в одну из аптек Вологды. Как и многих из северян его призвали служить во флот. Февральскую революцию военмор Душенов встретил на крейсере «Аврора», а в марте 1917 года он уже был избран секретарем судового комитета. По приказу Военно-революционного комитета он организовал охрану Зимнего дворца, и благодаря его бдительности и решительности бесценные сокровища Эрмитажа не были разграблены. В Гражданскую войну он занимал должность командира порта на Волге — в Саратове, а затем в Астрахани, потом служил на Черноморском флоте. В 1923 году К. И. Душенов получил долгожданное направление на учебу в Военно-морскую академию, после успешного окончания которой служил начальником штаба соединения линейных кораблей Балтийского флота. В декабре 1929 года его, неожиданно для всех, назначили начальником Военно-морской академии. Как раз в это время в академии учился молодой флотский офицер Н. Г. Кузнецов. В 1931 году флагман флота 2-го ранга К. И. Душенов получил назначение на Черноморский флот начальником штаба Морских сил Черного моря. И вновь на короткое время пересеклись морские дороги земляков.

В декабре 1934 года К. И. Душенов прибыл в город Полярный на должность командующего Северной военной флотилией. 11 мая 1937 года флотилия была преобразована в Северный флот. Но недолго командовал флагман флота 1-го ранга К. И. Душенов Северным флотом. 22 мая 1938 года он был арестован и необоснованно репрессирован.

Н. Г. Кузнецов вместе со своим сокурсником В. А. Алафузовым дополнительно продолжили углубленно изучать французский и немецкий языки. К ним прикрепили двух опытных преподавателей: В. П. Саломон по немецкому и Гобар — по французскому языку.

Знание языков впоследствии очень пригодилось Н. Г. Кузнецову. Когда он получил назначение в Испанию, владение французским позволяло свободно вести переговоры, так как многие офицеры испанского флота знали этот язык. Вскоре Н. Г. Кузнецов освоил и испанский язык в такой степени, что мог обходиться без переводчика.

За время учебы в академии Николай Кузнецов совершил небольшое заграничное плавание на товарно-пассажирском пароходе «Кооперация» с заходом в Гамбург (Германия), Гуль и Лондон (Англия). Это была ознакомительная практика, в которой

слушатели могли принять участие во время отпуска. Таких желающих оказалось двое: Н. Г. Кузнецов и Н. И. Зуйков. Академия предоставила им каюту, обеспечила бесплатным питанием и выделила немного валюты «на карманные расходы». Слушатели не были обременены никакими обязанностями, а во время стоянки судна в портах имели возможность посещать музеи, знакомиться с местными достопримечательностями и просто побродить по городу.

Капитаном «Кооперации» был опытный моряк В. В. Фролов, с которым позднее Н. Г. Кузнецова свела судьба во Владивостоке. В 1937–1938 годах капитан Фролов возглавлял пароходство, а Кузнецов командовал Тихоокеанским флотом.

Во время перехода слушатели перезнакомились со всей командой судна, часто бывали на мостике и в машинном отделении.

В Кильской бухте любознательный Кузнецов обратил внимание на небольшое соединение военных тральщиков, свидетельствующее о возрождении немецкого флота, пока — в рамках Версальского договора.

После Кильского канала судно взяло курс на Гуль — северный порт Англии. Слушатели увидели большую флотилию рыболовецких судов, занятых ловлей знаменитой шотландской сельди. Дальше путь лежал к столице Англии. Экскурсию по Лондону организовало советское торговое представительство. «Деловой город, — отметил Н. Г. Кузнецов, — во всем чувствуется давно установившийся порядок, который сохраняется не годами, а сотнями лет, — это хорошо, но скучно». После чопорного Лондона Гамбург показался настоящим портовым городом «немецкого стиля»: шумный и разгульный, не прекращающий жить ни днем ни ночью.

Плавание заняло около двух недель и принесло много пользы будущим командирам Красного флота.

В мае 1932 года состоялся выпуск слушателей Военно-морской академии. Наш герой окончил учебное заведение с отличием и с правом выбора моря. Он был награжден пистолетом системы Коровина с дарственной надписью в духе того времени: «Командиру-ударнику Н. Г. Кузнецову за успешное окончание военно-морской академии от Наркомморсил РККА. 4.5.1932». В музее академии до сих пор хранится этот уникальный пистолет-экспонат. Н. Г. Кузнецов, не стремившийся к высоким должностям, попросил направить его на один из крейсеров Черноморского флота в качестве старшего помощника командира.

В своих мемуарах он так объяснял это решение: «Я уже говорил, как важно любому офицеру пройти флотскую школу в должности старпома. Пожалуй, никто так не врастает в повседневную жизнь корабля, не чувствует ее пульса, как старший помощник».

Н. Г. Кузнецов был назначен старшим помощником на только что построенный крейсер «Красный Кавказ». Так начался еще один важный этап жизни будущего выдающегося флотоводца.

Крейсер «Красный Кавказ» был переоборудован по последнему слову техники того времени и являлся прототипом тех новых крупных советских кораблей, которым еще предстояло сойти со стапелей судостроительных заводов. Каждая боевая часть на крейсере была оснащена новейшими приборами и механизмами.

В то время боевая мощь Красного флота росла с каждым годом. Только в первую пятилетку было намечено заложить и построить 18 сторожевых кораблей, 12 подводных лодок и 36 торпедных катеров. Всего же за годы предвоенных пятилеток было построено 312 боевых кораблей. Они обладали хорошими мореходными качествами и мощным оружием, созданным советскими учеными и конструкторами.

Обратимся к отзывам сослуживцев о работе Н. Г. Кузнецова на крейсере «Красный Кавказ». Флагманский специалист бригады крейсеров Черноморского флота Н. Смирнов свидетельствовал о том, что старпома Кузнецова отличало «от ряда даже самых опытных командиров… глубокое знание организации всех служб корабля, а сам корабль он знал, что называется, от киля до клотика».

Свидетельства очевидцев и участников событий тех лет особенно ценны для читателей. Флагманский специалист бригады крейсеров А. Н. Петров (впоследствии вице-адмирал) после полугодового вынужденного отсутствия на крейсере «Красный Кавказ» познакомился с новым старпомом и поразился происшедшим на корабле переменам: «Разработан абсолютно точный распорядок дня, чего не было прежде. С точностью до минуты соблюдается корабельное расписание. Команда в безупречно чистом рабочем платье. Все, что каждому положено, делается в срок — увольнение, обед, баня. А тенты в жару на рейде? Раньше их с трудом успевали поставить за два-три часа — теперь вслед за командой „отдать якорь“ шла команда „поставить тент“».

Старпом Кузнецов был тесно связан со всем экипажем корабля — от рядового краснофлотца до старших офицеров. Особым его уважением пользовались инициативные, энергичные,

любящие свою специальность и морское дело люди.

В течение года старпому удалось превратить команду крейсера в сплоченный боевой коллектив, способный четко действовать в любых сложных ситуациях. В 1933 году крейсер вошел в состав Черноморского флота. Штаб флота при проверке «Красного Кавказа» пришел к выводу, что организация службы отработана значительно лучше, чем на других боевых кораблях, и отметил особую заслугу в этом старшего помощника командира крейсера.

При непосредственном участии капитана 2-го ранга Н. Г. Кузнецова крейсер в эти годы совершил походы с визитами доброй воли в Турцию, Италию, Грецию.

Морского командира Кузнецова отличали, кроме высокого профессионализма, и великолепные личные качества — ответственность и самокритичность, которые он сохранял до конца своей многотрудной жизни. Поэтому в своих мемуарах он нередко подходил к оценке собственных поступков весьма строго. Так, вспоминая о службе на «Красном Кавказе», Николай Герасимович писал: «Признаюсь, в своем увлечении организацией службы я временами превращал это в самоцель, не оценивая роль воспитательной работы. Мне хотелось все уложить в рамки составленных мною расписаний и инструкций…»

За образцовый порядок и высокую боевую готовность крейсер «Красный Кавказ» первым на Черноморском флоте получил право, как награду, носить красную звезду на трубе. А в кругу матросов и офицеров открыто говорили, что в этом большая заслуга старпома Кузнецова. В этот период в нем окончательно сформировались качества, необходимые командиру любого ранга. Он на опыте убедился, что для приведения подразделения или корабля в боеспособное состояние нужна кропотливая повседневная организаторская работа.

В ноябре 1933 года капитан 2-го ранга Н. Г. Кузнецов приказом № 08 РВС СССР был назначен командиром крейсера «Червона Украина».

За год самоотверженной работы Н. Г. Кузнецова на крейсере впервые в Военно-морском флоте была разработана система боевой готовности одиночного корабля, принятая позже на всех флотах СССР. Благодаря командиру специалисты корабля отработали методы экстренного прогревания турбин, вместо четырех часов за 15–20 минут, стрельбы главного калибра на самых больших скоростях хода крейсера и на предельной дальности обнаружения. Чисто артиллерийское понятие «первый залп» превратилось в общефлотское движение за повышение

боеготовности и боевых средств соединений Военно-морского флота. Как отмечал писатель-моряк Карем Багирович Раш: «Это артиллерийское понятие Кузнецов превратил в символ высшей боеготовности, придав ей стратегические черты». Командир крейсера разработал наставление «Боевая готовность одиночного корабля», которое стало внедряться и на других боевых кораблях и флотах. «На флоте многие заговорили о методах организации боевой подготовки по системе Кузнецова, — писала газета „Красный флот“, — только сам командир утверждал, что он ничего нового не создал». На крейсере впервые на флоте стали широко использовать корабельный самолет для корректировки стрельбы по невидимой цели, находящейся за горизонтом. Полученные результаты Н. Г. Кузнецов стремился сделать достоянием всего флота. Забегая вперед, сообщим читателям, что на заложенных в середине 30-х годов легких крейсерах проекта 26 типа «Киров» предусматривалась установка катапульт и базирование гидросамолетов. В 1933 году народный комиссар обороны СССР К. Е. Ворошилов наградил командира крейсера Н. Г. Кузнецова грамотой ЦИК СССР и именными золотыми часами.

А уже осенью 1934 года Н. Г. Кузнецов «за успешные летние учения крейсера „Червона Украина“» был награжден орденом «Знак Почета».

Уже в следующем, 1935 году крейсер «Червона Украина» вышел на первое место среди кораблей Морских сил СССР. А в ноябре этого года молодому командиру было досрочно присвоено звание капитана 1-го ранга. Не случайно командующий Черноморским флотом флагман флота 2-го ранга И. К. Кожанов в газете «Красная звезда» за 1935 год написал такие слова: «У Кузнецова есть то, что называется характером, волей. Он умеет работать с людьми. Своим помощникам он дает большую самостоятельность. Но они чувствуют постоянный, бдительный и спокойный контроль командира, исправляющего их промахи, умеющего и дать дельный совет, и принять твердое, для всех обязательное решение». И. К. Кожанов назвал Н. Г. Кузнецова «самым молодым капитаном 1-го ранга всех морей мира». Действительно, командиру крейсера «Червона Украина» шел только 31-й год…

В 1935 году командир крейсера «Червона Украина» Н. Г. Кузнецов получил приказ буксировать щит во время стрельб. На инспекторскую стрельбу прибыл начальник Политического управления Красной армии Я. Б. Гамарник. Моряки крейсера порадовались точным попаданиям в щит с первых залпов 12-дюймовой батареи. Тогда никто не мог даже предполагать, что

эти могучие орудия, одетые в броневые башни, через семь лет будут отражать атаки фашистов под Севастополем — только не с моря, а с суши.

23 декабря 1935 года постановлением ЦИК СССР № 727 «За выдающиеся заслуги в деле организации подводных и надводных морских сил РККА и за успехи в боевой и политической подготовке краснофлотцев, за первое место по всем видам боевой подготовки крейсера „Червона Украина“» капитан 1-го ранга Н. Г. Кузнецов был награжден орденом Красной Звезды, который ему вручили в Кремле 17 февраля 1936 года. Можно с уверенностью утверждать, что к этому времени командир крейсера «Червона Украина» уже сложился как яркая личность, высветились основные грани его таланта, получившие в дальнейшем особое развитие: мощный интеллект, целеустремленность, твердая воля, ответственность и способность к принятию самостоятельных решений, умение выделить главное, невероятная способность к обучению и восприятию нового, особый подход к организации боевой подготовки и основам боеготовности сил флота.

Глава 4
Дон Николас

В августе 1936 года жизнь нашего героя круто изменилась. Н. Г. Кузнецова вызвали в Москву и направили военно-морским атташе в Испанию. Это неожиданное назначение и совсем новый для него род деятельности — военный дипломат — требовали от молодого капитана 1 — го ранга особых качеств. Неудивительно, что в первый момент, услышав о том, зачем его вызвали в Управление Военно-морских сил, он растерялся. Но растерянность эта длилась недолго. Вскоре Н. Г. Кузнецов сумел проявить свои незаурядные способности и на дипломатическом поприще.

Напомним читателю о том, какой была в те годы международная обстановка. 16 февраля 1936 года на парламентских выборах в Испании к власти пришел Народный фронт. В состав правительства вошли левые республиканцы, которых поддержали социалисты и коммунисты. Однако силы реакции не хотели мириться со своим поражением и организовали заговор против республики. В ночь с 17 на 18 июля 1936 года радио города Сеута передало вроде бы обычную сводку погоды, в которой прозвучали слова, которые вскоре стали известны всему миру: «Над всей Испанией безоблачное небо. Никаких перемен», послужившие сигналом к началу фашистского мятежа, который возглавил генерал Санхурхо, а после его гибели генерал Франко Баамонде. Республиканцам не стоило большого труда подавить этот путч в самом начале, но тут на помощь мятежникам пришли армии Гитлера и Муссолини. Началась затяжная гражданская война.

«Но пасаран!» — гремел призыв по всей Испании, народ которой встал на защиту республики против фашистского режима. «Они не пройдут!» — по этому зову на Пиренейский полуостров устремились антифашисты из всех стран мира. В те тяжелые годы защита республиканской Испании стала для Советского Союза одной из основных задач внешней политики. Необходимо было уничтожить фашизм в самом зародыше. Сотни добровольцев из нашей страны влились в ряды интернациональных бригад. Советские суда доставляли в испанские порты военную технику, оружие, продукты и вещи первой необходимости.

В Мадрид Николай Кузнецов добирался на самолете через

Кенигсберг, Кёльн, Париж. Поскольку штатской одежды у него, назначенного военно-морским атташе, не было, пришлось срочно, за один вечер, шить модный костюм, в дополнение к которому ему выдали широкополую шляпу. Надо полагать, что поначалу Кузнецов, с подросткового возраста привыкший к форме, чувствовал себя в новой экипировке неловко. Но это, конечно, было самой меньшей из тех трудностей, которые ждали его в Испании.

«Постарайтесь быстрее познакомиться с флотом. Испания, как видите, окружена морями, и поэтому флот может сыграть важную роль, не правда ли?» — сказал начинающему дипломату при первой встрече в советском посольстве военный атташе, комбриг В. Е. Горев. В Испании Николай Герасимович имел кличку «Лепанто».

Официальная должность военно-морского атташе обязывала Н. Г. Кузнецова нанести первый визит в морское министерство. Здесь, как и во всех министерствах Испании, еще царило безначалие, а флот фактически оставался без высшего руководства.

Впечатлениями от первого посещения морского министерства, куда он приехал вместе с послом Советского Союза в Испании М. И. Розенбергом, и от знакомства с претендовавшим на пост морского министра социалистом Индалесио Прието Николай Кузнецов поделился в мемуарах: «Уже в вестибюле мы увидели много картин, ковры, богатую мебель. Будущий министр Индалесио Прието сидел в огромной комнате, больше похожей на будуар какой-нибудь испанской принцессы, чем на служебный кабинет».

Очень точный и красочный портрет Индалесио Прието нарисовал советский журналист Михаил Кольцов в своем «Испанском дневнике»: «Он сидит в кресле, огромная мясистая глыба с бледным ироническим лицом. Веки сонно приспущены, но из-под них глядят самые внимательные в Испании глаза. У него твердая, навсегда установившаяся репутация делового, очень хитрого и даже продувного политика…»

И. Прието был знаком с М. И. Розенбергом и встретил гостей радушно. Он познакомил Н. Г. Кузнецова с Педро Прадо, одним из членов Центрального комитета флота, и не возражал против их совместной поездки в Картахену — крупную базу республиканского флота на Средиземном море.

В то время военно-морской флот Испании располагал двумя старыми линкорами, семью крейсерами разного типа и семнадцатью эсминцами. К боевому составу флота относились и пять канонерских лодок, а также около двадцати маленьких

кораблей береговой охраны. Кроме того, были у Испании и подводные лодки — шесть типа «С» (более новых) и шесть типа «В», то есть военный флот этой страны, имевшей давние традиции мореплавания и судостроения, был солидным.

Самыми крупными военно-морскими базами были Эль-Ферроль и Кадис на западном побережье и упомянутая Картахена на восточном берегу Пиренейского полуострова. Личный состав флота, сформированный в промышленных районах страны, был политически более зрелым, чем состав сухопутных гарнизонов. Многие офицеры на кораблях и в министерстве, симпатизирующие Франко, не могли оказать влияние на матросов.

Вспоминая свой первый приезд в Картахену, где ему впоследствии пришлось работать, Н. Г. Кузнецов писал: «В Картахене все говорило о седой старине. Город стоял уже третье тысячелетие. Некогда он назывался Новым Карфагеном. Из этого порта в 218 году до нашей эры полководец Ганнибал двинулся в поход против Рима. Двадцать с лишним веков Картахена играла важную роль в жизни Пиренейского полуострова. В городе были узенькие, кривые улицы, по которым зачастую не могла пройти автомашина, низкие старинные здания с толстыми стенами, посеревшими от времени, зноя и пыли».

Картахена была морским портовым городом. Ее акватория состояла из внутренней и внешней гаваней. Внутренняя гавань была невелика, в ней смогли разместиться только эсминцы и подводные лодки, а внешняя, оборудованная искусственным молом, позволяла разместить линкор и крейсеры. Имелась здесь и своя судоремонтная база с доком, размеры которого позволяли ставить в него эсминцы. Для защиты военно-морской базы с моря на окрестных высотах были установлены артиллерийские батареи. Что касается зенитных средств для отражения ударов с воздуха, то они оставались слабым местом в обороне порта. Поблизости от города располагались два небольших аэродрома — Лос-Алькасарес и Сан-Хавьер.

В Картахене Н. Г. Кузнецов в первую очередь познакомился с Антонио Руисом, который командовал военно-морской базой. Вот как описал первую встречу с этим представителем испанского офицерства Н. Г. Кузнецов: «Высокий, красивый брюнет, приветливый и обходительный, он был приятным собеседником и гостеприимным хозяином. Не больше… Как начальник базы он скорее наблюдал за событиями, чем руководил ими. Черновой, повседневной работы не любил».

Советский военно-морской атташе, знакомясь с базой в

Картахене, с удивлением обнаружил, что ремонтные мастерские были собственностью англо-испанского акционерного общества, управлялись из Лондона и полностью зависели от английских поставок. Даже пресную воду, необходимую для нужд военных кораблей, нельзя было получить, минуя иностранцев. Основным владельцем водопровода являлся британский консул в Картахене. К этому следует добавить, что телефонная компания «Унион Телефоника» зависела от американского капитала, а линия связи нередко проходила по территории мятежников. Разумеется, все эти обстоятельства значительно усложняли существование базы.

Ознакомившись с обстановкой, Н. Г. Кузнецов вернулся в Мадрид. В это время положение на фронтах ухудшилось. Франко взял Талаверу и объявил о начале наступления на Мадрид. В столице активно действовала «кинта-колумна» — «пятая колонна», которая доставила много неприятностей республиканской армии.

Посетив с визитом Индалесио Прието, ставшего министром, Николай Герасимович услышал от него: «Решено отправить флот в поход на север, в Бискайский залив, рекомендую вам принять участие в этой операции». Советский военно-морской атташе ответил согласием.

Впервые в жизни Н. Г. Кузнецов отправился в боевой поход с испанцами. Из Малаги — самого южного республиканского порта на Средиземном море — эскадра вышла 21 сентября 1936 года. Корабли шли по маршруту знаменитой испанской «Непобедимой армады» — мыс Европа, Гибралтар, Сеута, Альхесирас, мыс Трафальгар, Кадис, Виго. В результате этого похода помощь, которую флот оказал северному фронту республиканцев, свелась лишь к обстрелу занятого мятежниками побережья, доставке двух-трех тысяч винтовок и «подъему духа местного населения». Через две недели морской министр Испании вернул флот с севера. Эта операция не смогла предотвратить потерю республиканцами северных провинций страны, а флоту стоила гибели одного и длительного выхода из строя другого эсминца. Поход продолжался по 13 октября 1936 года и, по мнению Н. Г. Кузнецова, был малоэффективен. В то же время франкисты получили возможность перебазировать свои крейсеры на юг и окончательно закрепить за собой район Гибралтара.

Индалесио Прието попросил посла Советского Союза назначить главным военно-морским советником «дона Николаса» — так называл испанский министр Николая Кузнецова — и поручить ему важное для республики дело — прием «игреков» в портах Средиземного моря. «Игреками» условно называли испанские и советские торговые суда. По совместительству

Н. Г. Кузнецов выполнял обязанности военно-морского атташе и руководителя советских моряков-добровольцев.

Эта миссия была непростой уже хотя бы потому, что руководство республики не по всем вопросам занимало единую позицию. А Кузнецов, стоявший, по существу, во главе флотских дел, согласно дипломатическому статусу не имел права распоряжаться и командовать, а мог только убеждать и советовать. Но темпераментных республиканцев, во что бы то ни стало жаждущих громких побед на море, не так-то легко было убедить, что главная задача флота — обеспечить перевозки, наладить бесперебойное снабжение армии оружием и боевым снаряжением. Однако, несмотря на все трудности, главный военно-морской советник справился со своими обязанностями. Военные грузы шли в Испанию из Советского Союза бесперебойно. Об отношении испанцев к Н. Г. Кузнецову красноречиво свидетельствует, в частности, и тот факт, что они стали называть капитана 1-го ранга «альмиранте (адмирал. — *В. Б.)* Николас».

В 1936–1937 годах вооружение и другие грузы доставлялись из советских портов на Черном море в испанские средиземноморские порты, прежде всего — в Картахену. Франкисты, а также фашистские Италия и Германия всеми возможными способами препятствовали этим сообщениям. Чтобы сорвать перевозки вооружения, советские суда обстреливали, бомбили, торпедировали и пытались захватить в плен. Однако республиканский флот справился с защитой коммуникаций. Более двадцати крупных транспортов благополучно прошли из Советского Союза в Испанию до сентября 1937 года.

Важнейшей заботой Николая Кузнецова стало обеспечение морского сообщения между Испанией и СССР: организация конвоев, встреча их в Картахене и быстрая выгрузка боевой техники, оружия, боеприпасов и продовольствия.

Опытный советский военный моряк сразу же обнаружил, что прикрытие военно-морской базы с воздуха очень слабое. Советник Н. Г. Кузнецов принял экстренные меры по укреплению ее противовоздушной обороны. А бомбили Картахену часто, особенно во время разгрузки и погрузки пароходов.

В сентябре 1936 года в порт Аликанте прибыли первые транспортные суда «Нева» и «Кубань» с грузом продовольствия и одежды, посланным советскими профсоюзами испанским женщинам и детям. Тогда же в Картахену начали приходить суда с оружием и боеприпасами. Первым таким транспортом стал «Комсомол», доставивший танки, автомашины и небольшое количество пушек. Капитаном судна был Г. А. Мезенцев, а

добровольцев-танкистов, прибывших на этом судне, возглавлял Г. А. Кривошеий. В своих записках Н. Г. Кузнецов подробно отразил эту первую важную операцию: «Разгрузка шла медленно. Меня беспокоила та беспечность, с которой испанцы обращались с боеприпасами и бензином. Ящики с боеприпасами кидались так, будто бы в них были апельсины. Курение около бочек с бензином считалось обычным делом. Антонио Руис несколько раз обращался к рабочим с увещеваниями, но это мало помогало. Я удивлялся, что люди, готовые, казалось, отдать жизнь за республику, не понимали таких простых вещей и не могли навести у себя элементарного порядка. Думаю, тут большую роль играли своеобразная беспечность, столь свойственная испанцам-южанам, и отсутствие у людей военного опыта: ведь Испания по-настоящему не воевала, по существу, со времен Наполеона. Пришлось просить советских танкистов и экипаж корабля установить собственный контроль на причале. Но как бы там ни было, танки, готовые к бою и полностью укомплектованные, через несколько дней ушли по назначению». Когда советские танки двигались по улицам Картахены, ликованию испанцев не было предела. «Вива, Руссия, вива!» — кричали из толпы и бросали вверх головные уборы.

В начале ноября советские танкисты героически приняли на себя удары рвущихся к Мадриду фашистов.

Много испытаний выпало на долю и советских моряков. В Средиземном море господствовали немецкие военные корабли, поэтому каждый рейс был связан с огромным риском. До 4 мая 1937 года было совершено 86 нападений только на советские суда. 14 декабря 1936 года сухогруз «Комсомол» был атакован тяжелым крейсером испанских мятежников «Канариас». Крейсер 35 залпами потопил беззащитный советский пароход. Заметим, что эта расправа проходила в нейтральных водах, а «Комсомол» перевозил марганцевую руду из порта Поти в бельгийский порт Гент. В августе и сентябре 1937 года неизвестная подводная лодка двумя торпедами отправила ко дну теплоходы «Тимирязев» и «Благоев»… Захвачены и силой уведены к мятежникам суда «Петровский», «Вторая пятилетка», «Союз водников» и «Смидович». Фалангисты продержали их экипажи в плену в течение трех лет.

Во время событий в Испании отчетливо проявилась слабость советского Военно-морского флота. Позднее адмирал Н. Г. Кузнецов в своей книге «Накануне» написал: «Мы не смогли тогда по-настоящему участвовать в морском контроле, проводившемся по решению „Комитета по невмешательству“, нам не хватало нужных кораблей и плавучих баз. В то время стало

особенно ясно, как важно для нас море и как нам нужен сильный флот».

В то же время именно в Испании будущий нарком осознал необходимость и важность взаимодействия сил флота с войсками и силами других видов вооруженных сил. В дальнейшем этот ценнейший опыт он использовал в годы Великой Отечественной войны.

В конце октября 1936 года в Картахену прибыл второй большой советский транспорт — «Курск». На нем находились самолеты-истребители, бомбы, бензин и значительное количество муки для Барселоны. Скопление в порту других транспортов и военных кораблей затрудняло немедленную разгрузку судна, поэтому главный военно-морской советник Н. Г. Кузнецов принял решение разгрузить «Курск» в Аликанте и Барселоне. Несмотря на огромный риск, «курносые» истребители «И-16» были своевременно выгружены, собраны и вскоре вступили в бой за испанскую республику. Ими командовал советский летчик С. Тархов. Дрались наши летчики бесстрашно. Последний свой бой Тархов вел над Мадридом. Тысячи испанцев с восторгом наблюдали, как советские истребители обратили в бегство фашистские «юнкерсы». В это время другие советские самолеты завязали бой с «хенкелями», прикрывавшими вражеские бомбардировщики. В этом сражении мятежники потеряли шесть машин: один самолет сбил сам Тархов, пять других — его напарники.

Но силы были неравными. Из-за облаков вынырнуло еще шесть «хенкелей», которые набросились на самолет Тархова и подбили его. Летчик совершил затяжной прыжок на парашюте и удачно приземлился. Однако стрелки-республиканцы приняли советского летчика за фашистского и открыли по нему огонь.

Врачи извлекли четыре пули. Могучий организм Тархова упорно боролся со смертью. Об одном просил герой-летчик — не сообщать его товарищам, что его ранили свои. Умирая, он думал о морально-психологическом состоянии своих друзей-товарищей…

В Испании Дон Николас познакомился с еще одним замечательным советским летчиком, своим тезкой Николаем Остряковым. Он наблюдал его смелые полеты над морем, которые совершались на пределе физических и духовных сил летчика, максимально использовавшего довольно ограниченные возможности советского самолета тех лет. Летчик-доброволец Н. Остряков творил чудеса в небе Испании, словно буревестник, он носился над морем, сбивая фашистские самолеты. Не зря он был удостоен звания Героя Советского Союза. Николай

Алексеевич раньше Н. Г. Кузнецова вернулся на родину и стал командовать авиабригадой на Черноморском флоте. В октябре 1941 года Н. А. Остряков был назначен командующим авиацией Черноморского флота. Здесь, в боевой обстановке, вновь сошлись жизненные пути двух тезок — Николаев. Во время встречи они вспоминали Картахену, своих испанских друзей. К сожалению, Н. А. Остряков погиб, и нарком флота Н. Г. Кузнецов тяжело переживал эту потерю одного из лучших морских летчиков.

А транспортные суда все прибывали и прибывали в Картахену. Николай Кузнецов понял, что ему одному не справиться, требуются помощники. В ноябре 1936 года в Испанию прибыли два кадровых моряка — С. С. Рамишвили и В. П. Дрозд. Рамишвили, неплохо знавший французский язык, немедленно приступил к работе в качестве советника командира базы в Картахене. «Кроме замечательных лингвистических способностей, — отмечал Н. Г. Кузнецов, — он обладал и талантом организатора. С раннего утра и до позднего вечера Рамишвили колесил на своем маленьком „фиате“ вместе с шофером и другом Хосе по причалам порта. Все у него получалось ладно».

«Капитан де фрегата Хуан Гарсиа» — так Семена Рамишвили величали испанцы. Дон Антонио Руис, официально занимавший пост командира базы, не любил перегружать себя работой и был рад передать ее советскому морскому офицеру.

В конце ноября 1936 года один из самых современных крейсеров республиканской Испании «Сервантес» был поврежден торпедой. Предстоял большой ремонт. С. С. Рамишвили энергично взялся за эту работу. Под его руководством на шесть метров увеличили местный сухой док, заказали необходимые материалы и оборудование. Однако советник командира Картахенской военно-морской базы был немало удивлен деятельностью англо-испанской судостроительной компании. В то время как ее филиал в Ферроле — на захваченной мятежниками территории — достраивал для фашистов крейсеры «Канареас» и «Болеарес», филиал в Картахене заканчивал два республиканских миноносца — «Хорхе Хуан» и «Юлоа». Здесь же начались и ремонтные работы на крейсере «Сервантес». Оба филиала получали финансово-производственные планы и материалы из Лондона, где находилось главное управление компании. Поистине его величество капитал не знал национальных границ, не считался с интересами Испании и руководствовался лишь соображениями наживы.

Семен Спиридонович Рамишвили (1903–1973) впоследствии стал контр-адмиралом, в годы Великой Отечественной войны

возглавлял Высшее военно-морское училище имени М. В. Фрунзе, а затем работал начальником Управления военно-морских учебных заведений.

Валентин Петрович Дрозд, также опытный моряк, человек живой и энергичный, был направлен Кузнецовым во флотилию эсминцев. Командовал ею Висенте Рамирес, отличавшийся шумливым, а подчас и взбалмошным характером. На боевом мостике корабля у дона Висенте трудно было услышать чью-либо речь, кроме его собственной. «Дон Рамон», как стали называть В. П. Дрозда, умел удивительным образом нейтрализовать многие недостатки Рамиреса, охладить, когда нужно, его излишний пыл, дать вовремя спокойный и разумный совет.

Однажды, когда нужно было оказать помощь попавшему в беду республиканскому кораблю, советник В. П. Дрозд без колебаний предложил дону Висенте атаковать пятью эсминцами, на одном из которых находился он сам, два крейсера Франко. Эта морская операция закончилась успешно.

Забегая вперед, скажем, что в годы Великой Отечественной войны В. П. Дрозд командовал эскадрой кораблей Балтийского флота. Сражался он самоотверженно. Погиб же нелепо. Возвращаясь зимой 1943 года на машине по льду из Кронштадта в Ленинград, он попал в свежую полынью после очередной бомбежки. Название «Вице-адмирал Дрозд» долгие годы носил один из кораблей Балтийского флота.

Изредка Н. Г. Кузнецову приходилось ездить в город Валенсию, где с ноября 1936 года находилось правительство Испанской республики. Здесь же размешались и посольство нашей страны, а также главный военный советник. Вначале этот пост занимал видный советский разведчик Я. К. Берзин, а в 1937 году его сменил Григорий Михайлович Штерн, которого в Испании звали Григоровичем. Тогда и началась дружба Николая Кузнецова с этим замечательным человеком, крупным военачальником.

Оружие для республиканской Испании продолжало поступать преимущественно через Картахену. Встреча «игреков», разгрузка, отправка вооружения на фронт — этой ответственной работой были заполнены для советских советников и специалистов зимние месяцы 1937 года.

В мае в Картахену прибыл испанский транспорт «Кабо Санто Томе» с крупногабаритными грузами на борту. Огромные ящики с разобранными советскими бомбардировщиками на специальных машинах срочно отправили к месту сборки. Кроме самолетов на верхней палубе под чехлами располагались торпедные катера, так необходимые республиканскому флоту.

На боевых кораблях Испании к тому времени уже плавало несколько десятков советских моряков-добровольцев. О некоторых из них Николай Кузнецов написал в своих воспоминаниях.

Первым советским моряком, прибывшим в Испанию после Кузнецова, был Н. П. Аннин. Уже на следующий день по прибытии он стоял на мостике флагманского крейсера «Либертад», отправлявшегося в составе эскадры в боевой поход. Для советского морского офицера этот осенний переход 1936 года стал настоящим боевым крещением. К весне 1937 года он уже считал себя «старым испанцем». В чине капитана-денавио (капитана 1-го ранга) он продолжал службу на крейсере «Либертад», исполняя обязанности советника. В годы Великой Отечественной войны капитан 1 — го ранга Н. П. Аннин командовал Северным отрядом тральщиков Беломорской военной флотилии.

Прибывший в Испанию зимой 1937 года морской офицер Г. В. Жуков, так же как и Н. П. Аннин, плавал в качестве советника на эсминцах. Не раз и не два моряк-доброволец Жуков совершал рискованные морские походы в базу Маон, которая находилась рядом с логовом франкистов на Бадеарских островах. Он участвовал и в других боевых переходах на республиканских кораблях и заслужил уважение и любовь испанских друзей. К февралю 1938 года Испанская республика сохраняла свои позиции лишь на небольшой территории треугольника Картахена — Мадрид — Валенсия. Бойцы берегли последние патроны, летчики — последние бочки бензина, во флоте началось брожение. В Картахене к этому времени осталось только четверо советских моряков-добровольцев: советник штаба и военно-морской базы Г. В. Жуков, адъютант-переводчик, шифровальщик и радист. Во время мятежа морские офицеры-франкисты захватили их в плен и держали в темном подвале, и только захват Картахены бойцами 206-й коммунистической бригады принес советским офицерам свободу. До французского Марокко они добрались на старом аварийном английском пароходике…

Великая Отечественная война застала контр-адмирала Г. В. Жукова командиром военно-морской базы. Во время осады Одессы он командовал Одесским оборонительным районом, позднее воевал под Туапсе, а в дни блокады Ленинграда — на Балтике. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов в своих мемуарах всегда тепло отзывался об этом флотском командире.

Добрым словом вспоминал Николай Кузнецов и других моряков, воевавших добровольцами в Испании, в частности — катерников А. П. Батракова и В. П. Лихолетова, под чьим

руководством испанцы осваивали советские катера. Эти торпедные катера не только бороздили воды на рейде, охраняя эскадру от подводных лодок, но и участвовали в конвоировании транспортов в прибрежной зоне и даже в поисках крейсеров мятежников.

В составе республиканского флота было двенадцать подводных лодок, которые нуждались в укреплении опытными кадрами. Весной 1937 года Н. Г. Кузнецов обратился в Москву за помощью. В Картахену были направлены офицеры-подводники И. А. Бурмистров и Н. П. Египко, которые с честью справились с поставленными задачами. Николай Павлович Египко в Испании командовал подводными лодками «С-6» и «С-2». Здесь он приобрел большой боевой опыт. По возвращении в Советский Союз командовал бригадами подводных лодок на Черном и Балтийском морях. 22 февраля 1939 года в числе первых подводников был удостоен звания Героя Советского Союза. Во время Великой Отечественной войны служил в Главном штабе ВМФ. После войны в звании вице-адмирала возглавлял Училище подводного плавания имени Ленинского комсомола в Ленинграде.

А добровольцы-моряки все прибывали и прибывали — И. Д. Елисеев, Н. Е. Басистый, В. Л. Богденко, А. В. Крученых, А. Г. Головко, С. М. Сергеев. Первый свой день в республиканской Испании и встречу с советским военно-морским атташе впоследствии описал один из добровольцев, С. Д. Солоухин: «К Картахене подошли ночью — бомбежка, первая в жизни. Потом к этому привыкли. Переждали налет, ошвартовались у мола, пошла разгрузка… Ранним утром вижу — Кузнецов! Никогда не видел его в штатском. Не знал, что встречу здесь, в Испании. Никогда раньше не обнимались: не в характере нашем. А тут — я рад, он еще больше, тискает, расспрашивает о Севастополе. Завел в свою капитанию, шикарные апартаменты. Тут и мой однокашник Дрозд, тут и Рамишвили. Кузнецов предложил отметить встречу, а ведь на корабле не позволял выпивать ни себе, ни другим…» Моряки-добровольцы быстро включились в работу. Опыт, полученный ими в Испании, вскоре пригодился на родине: многие из них в годы Великой Отечественной войны стали адмиралами, видными флотскими командирами.

В Испанию прибыл и В. А. Алафузов, давний друг Н. Г. Кузнецова по училищу и академии. Представляя его командующему испанским флотом Мигуэлю Буиссу, Николай Герасимович охарактеризовал своего однокашника как лучшего советника и оперативного работника, к тому же хорошо знающего французский и немецкий языки. Владимир Антонович Алафузов

стал советником у командующего республиканским флотом Буисса, державшего свой флаг на крейсере «Либертад».

По долгу службы Н. Г. Кузнецов встречался и с теми советскими советниками, кто оказывал помощь другим родам войск республиканской армии. Самым известным из летчиков был тогда генерал Дуглас — Я. В. Смушкевич. Герой Гвадалахары исполнял обязанности главного авиационного советника и нередко бывал в Картахене. «Полковник Вальтер», он же советник по артиллерии Н. Н. Воронов, по долгу службы постоянно интересовался соответствующими грузами, прибывавшими в Картахену. В годы Великой Отечественной войны он стал маршалом артиллерии. В 1936 году Н. Г. Кузнецов встретил в Валенсии помощника главного военного советника республиканских войск компаньеро «Петровича». Он только что вернулся с фронта и делился впечатлениями со своими соотечественниками. Позднее маршал К. А. Мерецков возглавлял Генеральный штаб и командовал Карельским фронтом. В годы Великой Отечественной войны участникам испанских событий часто доводилось встречаться и они непременно вспоминали, как в Испании иносказательно называли транспорт «женихом», а конвой «невестой», добиваясь ответа по телефону, «обвенчались» они или нет. Об этих советских командирах Н. Г. Кузнецов с искренней теплотой вспоминает в своих мемуарах.

На фронтах Великой Отечественной судьба сводила Н. Г. Кузнецова и с другими участниками гражданской войны в Испании: Р. Я. Малиновским, будущим Маршалом Советского Союза, прославленными советскими военачальниками П. И. Батовым, А. И. Родимцевым и другими.

Еще в первые дни пребывания в Мадриде Николай Кузнецов познакомился с видными деятелями советской культуры М. Е. Кольцовым и Р. Л. Карменом.

Михаил Ефимович Кольцов, корреспондент газеты «Правда», был одним из первых, кого принял президент Испании М. Асанья. Корреспонденции известного во всем мире журналиста перепечатывали и на его статьи ссылались газеты многих стран. Каждый фельетон Кольцова становился событием в общественной жизни. Советские люди в те годы взахлеб читали его «Испанский дневник».

В разговоре с Михаилом Кольцовым Н. Г. Кузнецов неожиданно для себя выяснил, что художник Борис Ефимов — родной брат журналиста. Он вспомнил, как Ефимов вместе с писателями Ильей Ильфом и Евгением Петровым гостили на Черноморском флоте и на крейсере «Красный Кавказ»

участвовали в походе в Грецию и Италию.

Кинооператор Роман Лазаревич Кармен отснял в Испании не одну киноленту, а его замечательные документальные фильмы об Испании и Великой Отечественной войне и сегодня производят на зрителей не меньшее впечатление, чем десятилетия назад.

Н. Г. Кузнецов в Испании встречался и со своими земляками-северянами, моряками торгового флота. Суда Северного морского пароходства доставляли вооружение и продовольствие республиканской армии. На Архангельском Севере хорошо помнят события, связанные с захватом парохода «Смидович», а морякам этого судна пришлось пройти тяжелые испытания немецкого плена.

В декабре 1936 года военно-морской советник Н. Г. Кузнецов выполнял важное правительственное задание. Расскажем об этом подробнее, поскольку вокруг «золотого» рейса парохода Северного морского пароходства «Н. Хрущев», названного в честь еще малоизвестного тогда первого секретаря МК и МГК ВКП(б) Никиты Сергеевича Хрущева, до сих пор ходит немало легенд и домыслов. Об этом событии в статьях с интригующими названиями в 1990-е годы писали и архангельские газеты.

В октябре 1936 года пароход «Н. Хрущев» возвратился в порт приписки Архангельск из очередного рейса в Одессу. Вскоре на судно прибыл представитель Наркомата морского флота и сообщил, что экипажу предстоит доставить важный груз в Испанию. Для выполнения этого задания нужны были добровольцы. Желание помочь испанскому народу в борьбе с фашизмом изъявил весь экипаж. Важным грузом оказались заправленные бензином машины ЗИС-5 и двигатели для советских танков. Пункт назначения держали в секрете даже от капитана судна Петра Ивановича Михова. Только при подходе к Испании было получено указание следовать в порт Аликанте, где советское судно уже поджидал немецкий военный корабль. К большому удивлению членов команды эта встреча закончилась благополучно.

После ночной разгрузки последовала новая команда — следовать в порт Картахену. Испанцы встретили северян как настоящих друзей, на причале звучали приветствия «Вива, русо!», «Но пасаран!». Свободных от вахты моряков на специально поданных автобусах отвезли в лучшие клубы города. На следующий день капитан собрал всю команду в кают-компании и сообщил о важном задании — доставить золото в Советский Союз. Каждый присутствующий дал подписку о неразглашении тайны. Погрузку золота производили своими силами, только ночью, при полной маскировке. Ящики с золотом, каждый из

которых весил пятьдесят килограммов, подвозили на советских машинах. Портовым рабочим было интересно узнать, что находится внутри, и грузчики пару штук «случайно» уронили с большой высоты. Но упаковка была настолько прочная, что не появилось ни одной трещины. Под покровом ночи судно «Н. Хрущев» покинуло Картахену.

Были приняты меры безопасности: до рассвета успели закрасить название судна и порт приписки. На корме не поднимался флаг. Пароход благополучно завершил плавание, доставив золото в Одессу. В порту ящики перегрузили в вагоны и отправили в неизвестном направлении…

В 1972 году советский комитет ветеранов наградил шестерых участников этого рейса за мужество, проявленное при выполнении важного задания правительства, памятными медалями «Участнику национально-революционной войны в Испании в 1936–1939 гг.». В числе награжденных были старший механик В. Макарьин, радист Б. Леонтьев, боцман С. Ястребцев, матросы 1-го класса И. Казенков и П. Починков, машинист 1-го класса М. Демичев.

За выполнение важного правительственного задания, связанного с доставкой золотого запаса Испании в Советский Союз, отвечал в первую очередь главный военно-морской советник в Испании. Н. Г. Кузнецов в 1963 году открыто рассказал в печати об этой «детективной» истории, правда, ему пришлось подписаться псевдонимом Н. Николаев из-за тогдашнего отношения властей к герою испанских событий. Пять лет спустя был опубликован журнальный вариант статьи, под которой уже стояла подпись Героя Советского Союза Н. Г. Кузнецова. «Вскоре мне пришлось заняться операцией уже другого свойства: организовать переход нескольких транспортов из Испании в СССР, — вспоминал Николай Герасимович. — Республиканское правительство, производя закупки оружия и боеприпасов в нашей стране, решило перебросить в Москву известное количество своего золотого запаса. Золото, подлежащее отправке, было доставлено в Картахену и временно помещено в пороховых складах. Сконцентрировать большие партии драгоценного металла на одном транспорте было нежелательно, поэтому я предложил вдобавок к имевшимся в нашем распоряжении „Неве“ и „Кубани“ срочно завернуть в Картахену еще два советских транспорта, находившихся поблизости, и затем отправить корабли один за другим через сутки. Республиканский флот должен был прикрывать их и находиться в море на случай появления противника…

Капитаны транспортов получили указание следовать дальше

вдоль берегов Африки, ближе к территориальным водам, и в случае опасности зайти в них. Опасность грозила как со стороны мятежников, так и итальянских военных кораблей. Особенно опасными районами были Тунисский пролив и до известной степени Дарданеллы. Когда последний транспорт был уже у берегов Алжира, эскадра вернулась в базу: далее флот оказать помощи не мог. Я успокоился только тогда, когда узнал, что последний из кораблей вошел в Черное море».

В обязанности Н. Г. Кузнецова в ходе проведения этой операции входила охрана «золотых» кораблей в порту и в открытом море, выбор места для их стоянки, принятие решений о времени выхода и курсах движения судов до безопасных территориальных вод Африки. 3 января 1937 года военно-морской советник Н. Г. Кузнецов постановлением ЦИК СССР «За активное участие в национально-революционной войне в Испании» был награжден орденом Ленина. Эта награда — высокая оценка всей многотрудной службы Кузнецова в Испании и не в последнюю очередь — успешно организованной доставки драгоценного груза.

Процитируем еще один документ, имеющий отношение к описываемым событиям и опубликованный в газете «Правда»: «… По известным нам данным из информационных кругов, действительно в начале 1937 года было депонировано в хранилище драгоценных металлов СССР испанское золото в количестве примерно 500 тонн. Подсчет и взвешивание золота при передаче его советским органам производилось совместно представителями финансовых органов Испанской республики и Советского Союза в соответствии с обычными нормами, действующими при международных трансфертах золота. Передача золота была оформлена соответствующим актом от 5 февраля 1937 года…

О том, что золото было полностью использовано испанским республиканским правительством, свидетельствует, в частности, последнее письмо Негрина и Аспэ от 8 августа 1938 года, в котором они от имени Совета министров Испанской республики просили произвести реализацию всего количества оставшегося в наличии испанского золота в СССР, что и было сделано.

Таким образом, депонированное правительством Испанской республики в Госбанке СССР золото было полностью использовано этим же правительством в течение 1937–1938 годов.

Кроме того, следует отметить, что по просьбе правительства Испанской республики Советский Союз предоставил ему кредит. Этот кредит был использован испанским правительством на

сумму 85 миллионов долларов, а оплачен в размере 35 миллионов долларов. Следовательно, осталась задолженность за испанским правительством в 50 миллионов долларов…»

В 1968 году издательством «Прогресс» был переведен с испанского и опубликован в СССР обширный научный труд «Война и революция в Испании 1936–1939 гг.». В этой фундаментальной работе, подготовленной комиссией под председательством Долорес Ибаррури, есть и глава «Золото испанского банка», в которой документально отражена вся эта история. Читателю, заинтересовавшемуся ею, рекомендую прочесть эту монографию.

В 1967 году адмирал Н. Г. Кузнецов дал интервью газете «Правда Севера», в котором рассказал своим землякам о событиях в Испании: «…Как известно, сначала грузы из Советского Союза шли через Севастополь в Картахену. Из-за военного вмешательства флота фашистской Италии движение транспортов к берегам Испании стало практически невозможным. Начались поиски других путей.

Вот тогда-то и стали грузить многие транспорты в Архангельске и в спешном порядке направлять их в порты Франции. И уже оттуда грузы шли по железной дороге в Испанию.

Транспортировка военных грузов по территории Франции требовала наших значительных усилий, а нередко и „жирной смазки“ чиновников железных дорог…»

С помощью поставок военных грузов из Советского Союза и добровольцев из интернациональных бригад народная армия Испании остановила фашистское наступление на Мадрид, нанесла поражение мятежникам и итальянцам под Гвадалахарой и сама готовилась к наступлению. Поэтому поставка вооружения и боеприпасов для республиканской армии имела решающее значение.

«Альмиранте» Кузнецова — «дона Николаса» противник знал хорошо. Мятежный генерал Кейпо де Льяно давно грозил смести с лица земли Картахену за то, что, несмотря на ожесточенные бомбежки и морскую блокаду, республиканская база регулярно принимала «игреки» с военными грузами из Советского Союза.

Мятежники, потерпев неудачу в боях за Мадрид, решили взять реванш на юге страны. В начале февраля началось наступление с суши, воздуха и моря на ключевой город-порт Малагу. Силы были неравны. Героизм отдельных республиканских частей на суше не мог в корне изменить ситуацию. Малага была взята штурмом, а с ней была потеряна для республики провинция Андалусия. И все же к этому времени

военное положение республиканцев было еще устойчивым. Весеннее поражение у Малаги компенсировалось разгромом итальянского корпуса под Гвадалахарой.

Самой важной задачей военно-морского флота республиканцев было обеспечение морских перевозок из СССР. Но боевая его деятельность не ограничивалась конвойными операциями. Республиканский флот искал в море встречи с противником, обстреливал его побережье, военные базы.

Морским командованием Испании было принято решение нанести артиллерийские удары в районе Малага — Мотриль, а в случае появления крейсеров мятежников заставить их принять бой. 16 апреля 1937 года эскадра республиканских крейсеров и флотилия эсминцев вышли из Картахены. Во время этой операции военно-морской советник Кузнецов находился на эсминце «Анбеке» вместе с командующим флотилией. В апреле 1937 года Н. Г. Кузнецов с согласия своего руководства в Испании в качестве «волонтера» на крейсере «Либертад» несколько раз выходил в море на поиски кораблей и подводных лодок мятежников, перехватывавших наши транспорты, а также для обстрела побережья противника. К этому времени многое изменилось на республиканских кораблях. Во всем чувствовался порядок. В море эсминцы неплохо маневрировали, выполняя команды своего флагмана. В этом, как отметил Н. Г. Кузнецов, была большая заслуга морского советника В. П. Дрозда, с честью исполнявшего свой долг.

В мае 1937 года главному военному советнику Н. Г. Кузнецову пришлось выполнять необычное задание. Необходимо было в короткий срок отправить в Советский Союз оставшихся сиротами детей испанских защитников республики. Основная эвакуация проходила морем. Позднее Н. Г. Кузнецов писал: «Не было ни одного случая с печальным исходом». Все эвакуированные испанские дети прибыли в нашу страну, которая стала для них второй родиной.

31 мая 1937 года эскадра республиканских кораблей вышла для встречи очередного «игрека» — транспорта «Магелланес». Чтобы отвлечь внимание от намеченной точки встречи, командование эскадры прибегло к маскировке. Республиканский флот направился к франкистскому порту на острове Ивиса, чтобы обстрелять его, а затем следовать к месту встречи с «Магелланесом». Подойдя к порту и обнаружив там немецкий линкор, командующий республиканским флотом решил не осложнять международные отношения и отказался от обстрела берега. Эскадра повернула на юг.

В этой операции участвовали и республиканские самолеты.

Когда они появились над островом, их обстрелял немецкий линкор «Дойчланд». В ответ с самолетов посыпались бомбы и повредили кормовую часть корабля. Количество жертв на линкоре достигло 80 человек. В отместку немецкие военные корабли совершили рейд к городу Альмерия и без всякого предупреждения начали его обстрел. Разрушив несколько десятков зданий и убив много мирных жителей, немецкие пираты удалились в море. Эту расправу можно сравнить с печально знаменитой бомбардировкой геманской авиацией в 1937 году города Герника, где также не было ни солдат, ни кораблей — только лишь беззащитное население Страны Басков. Расправа линкора «Дойчланд» с жителями Андалусии еще долгое время будоражила мировую общественность.

Республиканские эсминцы имели ограниченный запас торпед, хотя в арсенале их было большое количество. Дело в том, что «пятая колонна» уничтожила их формуляры. У каждой торпеды была своя индивидуальная характеристика, проверенная и внесенная в формуляр еще на заводе. Не зная заданного направления, глубины, скорости движения, линкоры не могли послать снаряд в цель. Каждую торпеду нужно было испытать заново, а для этого необходим был морской полигон, а главное — специалисты этого дела. Главный военный советник Н. Г. Кузнецов привлек для выполнения этого важного задания моряка-добровольца С. Д. Солоухина, который почти год проходил «стажировку» на итальянском заводе «Орландо» и хорошо знал устройство торпед этой страны. В Картахене в течение двух месяцев оборудовали морской полигон и испытали полтораста торпед, которые вскоре пригодились в бою против тяжелого крейсера мятежников «Балеарес». Вот как описал это морское сражение советник флагманского артиллериста, «капитан де корвета» В. Л. Богденко: «Стоя рядом с Фердинандо, наблюдал в бинокль за падением снарядов крейсера „Либертад“ и громко, как бы для себя, подсказывал по-испански: „Влево, вправо, перелет, недолет, накрытие!“… Прошло несколько минут стрельбы на поражение, и вот мы оба видим попадание непосредственно в крейсер — один или два ярко-огненных разрыва в надстройках. Сомнений нет — крейсер мятежников поражен». «Балеарес» фашисты отремонтировали, но спустя полгода эсминцы республиканцев потопили его в ночном бою торпедами, тремя из тех, что вернул в строй советник главного минера в штабе республиканского флота С. Д. Солоухин.

К концу 1937 года соотношение сил на море изменилось в неблагоприятную для республиканцев сторону. Фашистская

Италия с помощью действий подводных лодок «неизвестной национальности» фактически перерезала линию связи между СССР и Испанской республикой. Пришлось обратиться к другому пути — из Балтики во французские порты Гавр и Шербур, а дальше по железной дороге через Францию в Испанию. Этот транзит был ненадежен политически и целиком зависел от смены правительства и конъюнктуры в Третьей республике. Снабжение испанской республиканской армии оружием через Францию сыграло роковую роль в самый разгар битвы за Каталонию (декабрь 1938-го — февраль 1939 года). На французской стороне границы скопилось большое количество вооружения — самолеты, орудия, танки, торпедные катера, боеприпасы, закупленные Испанией в СССР и других странах. И французское правительство, несмотря на все требования республиканской Испании, отказалось выдать ей военное имущество. Если бы это оружие оказалось в руках испанской армии, весь ход битвы мог бы радикально измениться.

Советский Союз оказал большую помощь и поддержку республиканской Испании. Достаточно сказать, что в интернациональных бригадах сражалось около трех тысяч добровольцев из нашей страны. С октября 1936 года по январь 1939 года СССР поставил в Испанию: самолетов — 648, танков — 347, бронеавтомобилей — 60, орудий — 1186, пулеметов — 20 648, винтовок — 497 813, а также большое количество снарядов, патронов, пороха. Значительная часть оружия и снаряжения была доставлена морем, и в этом немалая заслуга моряков и советников, работавших под командованием капитана 1-го ранга Н. Г. Кузнецова.

В испанских событиях 1938–1939 годов Николай Кузнецов уже не участвовал. В середине августа 1937 года он получил из Центра телеграмму с распоряжением: «… Вам надлежит выехать в Москву, оставив вместо себя подготовленного заместителя». Н. Г. Кузнецов передал свои обязанности главного морского советника В. А. Алафузову или, как его именовали на крейсере «Либертад», «капитану де-фрегата Хуану Риосу», и отбыл на родину.

На посту военно-морского атташе и главного военно-морского советника Н. Г. Кузнецов принимал активное участие в разработке боевых операций республиканского флота против военно-морских сил мятежников и в организации взаимодействия флота с сухопутными войсками и авиацией.

Н. Г. Кузнецов был одним из немногих советских флотских военачальников, получивших до начала войны с Германией большой практический опыт планирования и организации

морских операций против интервентов — германских фашистов. Именно в Испании получил дальнейшее развитие его флотоводческий талант. Будущий нарком ВМФ имел возможность убедиться в возрастающем значении военно-морского флота в войне, особенно морской авиации и подводных лодок.

Нарком обороны К. Е. Ворошилов предложил Николаю Герасимовичу отдохнуть в Сочи, но отдых получился недолгим: вскоре последовали вызов в Москву и назначение на пост заместителя командующего Тихоокеанским флотом. 21 июня 1937 года Н. Г. Кузнецов был награжден вторым орденом — орденом Красного Знамени «За участие в национально-революционной войне в Испании». Это были редкие награды по тем временам. Ордена Ленина и Красного Знамени были вручены в Москве 17 июля 1937 года.

Наш рассказ о «доне Николасе» был бы неполным без отзывов «компаньеро русо» о его службе и работе в Испании. Многие ценные документы хранятся в семье адмирала, и часть из них недавно была опубликована. Вот как оценил деятельность главного морского советника в Испании контр-адмирал А. В. Крученых: «Благодаря его настойчивым усилиям и организаторским способностям личный состав кораблей стал регулярно заниматься боевой подготовкой, выполнять упражнения, вести активные действия против корабельных сил путчистов. Велика его заслуга и в организации защиты морских коммуникаций, связавших советские порты с испанскими. За время пребывания Кузнецова в Испании туда пришли более двадцати транспортов с танками, самолетами, боеприпасами, горючим и другими ценными грузами, без такой помощи республике трудно было бы выдержать длительную осаду. Значительную роль в этом играли личное обаяние Кузнецова, его коммуникабельность».

А вице-адмирал В. Л. Богденко отмечал: «Он хорошо разбирался в военно-политической обстановке Испании, и особенно на флоте, имел отличную деловую связь с нашими главными советниками и морским министерством. Вообще Н. Г. Кузнецов пользовался большой популярностью в морских кругах».

Участник испанских событий Н. А. Питерский вспоминает о своем руководителе: «Бывало, какой-либо испанский командир корабля заупрямится выполнять мои рекомендации, я тут же говорю ему: „Хорошо, не делайте, я только доложу Николасу“. Испанец берет меня за рукав и экспансивно повторяет: „Не надо, не надо, подумаю“. В результате все делалось так, как было нужно».

Военная переводчица, подполковник Л. Л. Покровская, вспоминала: «Ох, и заволновались же и забегали наши испанцы! Шутка ли сказать, приехал сам „де альмиранте“ в скромную группу радистов! Дону Николасу тогда было 32 года, а сколько достоинства в походке, манере держаться со всеми и простоты обращения с нижестоящими!.. Всеми своими достоинствами дон Николас вызывал к себе уважение и, я бы сказала, даже особого рода поклонение. Испанцы обожали его».

Представляется уместным завершить «испанский сюжет» словами самого Н. Г. Кузнецова об уроках минувших событий: «Во время этой войны мы, советские моряки, приобрели немалый опыт, ясно представили роль авиации в любых операциях флота, необходимость воздушного прикрытия его сил в базах, убедились, как важно, чтобы авиация, призванная действовать с флотом, организационно входила в его состав, была с ним под единым командованием и повседневно обучалась действовать на море. Наконец, мы воочию увидели, насколько быстротечны события в современной войне, особенно в ее начале, как внезапным ударом можно повлиять на весь ход войны. Это заставляло серьезно думать о постоянной готовности нашего советского флота».

Глава 5
Нарком флота

Жизнь Н. Г. Кузнецова в очередной раз круто изменилась. В августе 1937 года он был назначен первым заместителем командующего Тихоокеанским флотом. Накануне отъезда на Дальний Восток капитан 1-го ранга побывал у начальника Морских сил РККА М. В. Викторова. К сожалению, разговора по душам не получилось. А между тем М. В. Викторов с 1932 по 1937 год командовал Тихоокеанским флотом и мог дать много советов начинающему флотоводцу. Более обстоятельная беседа состоялась у Николая Герасимовича с начальником Главного морского штаба адмиралом Л. М. Галлером. Поскольку с Львом Михайловичем Н. Г. Кузнецову впоследствии довелось многие годы работать бок о бок, расскажем об этом славном адмирале подробнее.

Всю свою жизнь Л. М. Галлер посвятил Военно-морскому флоту, он был из тех, кто жил флотом, имея за плечами более трех десятков лет службы на кораблях и штабной работы. Лев Михайлович окончил Морской кадетский корпус, участвовал в Моонзундском сражении. Революция застала его в должности командира эскадренного миноносца «Туркменец-Ставропольский» в звании капитана 2-го ранга. Он был одним из немногих морских старших офицеров, безоговорочно перешедших на сторону советской власти. Эсминец, которым он командовал, участвовал в героическом Ледовом походе из Гельсингфорса в Кронштадт. В 1919 году Л. М. Галлер был командиром линкора «Андрей Первозванный», артиллерийским огнем которого подавлялся мятеж на форту «Красная Горка». В 20-е годы он руководил восстановлением Балтийского флота, был первым командиром дивизии линкоров. В 1930 году Л. М. Галлер организовал и возглавил зимний переход линкора «Парижская коммуна» и крейсера «Профинтерн» из Балтийского моря в Черное. Поход был сложным. В Балтийском заливе свирепствовал мощный ураган. Советский морской отряд с честью выдержал суровое испытание, хотя во время урагана погибло до сотни кораблей и судов других стран. Золотые часы были наградой правительства Л. М. Галлеру, а его авторитет среди моряков еще более возрос. До переезда в Москву морской офицер Галлер в 1932–1936 годах успешно командовал Балтийским флотом. Адмирал Н. Г. Кузнецов в своих воспоминаниях всегда отмечал высокие профессиональные и человеческие качества адмирала Л. М. Галлера. Это был

прирожденный штабист, досконально знавший свое дело, исключительно трудолюбив, интеллигентен и порядочен. В период становления Главного морского штаба он был деликатен, а морских офицеров, совершивших ошибки и упущения, никогда «не громил», а в мягкой и настойчивой форме указывал на их ошибки.

Продолжим рассказ о нашем «архангельском» герое. Будущему наркому флота предстоял дальний путь — не менее двадцати суток поездом по необъятным просторам России. Этим же маршрутом, но не дни, а долгие месяцы, а то и годы шли два столетия тому назад многие его земляки. Н. Г. Кузнецов знал, что именно с Русского Севера началось великое движение «встречь солнца» — на восток. В главе «Родное прошлое» он писал о тотемских мореходах-землепроходцах.

Надо отметить, что в 1930-е годы о том, насколько большим был вклад северян в освоение Урала, Сибири и Дальнего Востока, широкие слои населения нашей страны почти не знали. Несмотря на огромную исследовательскую работу, проделанную историками разных поколений — Г. Ф. Миллером, Н. М. Карамзиным, С. М. Соловьевым, С. Ф. Платоновым, С. В. Бахрушиным, Л. С. Бергом, А. И. Андреевым, А. В. Ефимовым, А. А. Введенским, В. Ю. Визе, Н. В. Устюговым, — было чрезвычайно мало издано научно-популярных и художественных книг, посвященных этой странице отечественной истории. В послевоенное и настоящее время над проблемами истории освоения сибирской «украины» и Дальнего Востока успешно продолжили работу М. И. Белов, М. П. Алексеев, А. А. Преображенский, В. А. Александров, П. А. Колесников, Р. Г. Скрынников, А. И. Алексеев, Н. Н. Болховинов и многие другие.

Вот что написал о знаменитом движении «встречь солнца» историк С. В. Бахрушин: «Совершенно несомненно, и это давно указано в литературе, что основным районом выселения был Север, поморские уезды. Это объясняется и давними связями именно Севера с Сибирью, и направлением путей сообщения в Сибирь, и, наконец, характером населения».

Поморы первыми проложили «мангазейский морской ход» к устью Оби. Громадные пространства Сибири и Дальнего Востока были открыты и освоены в течение XVI–XVII веков «неутомимыми трудами нашего народа» и произведены «более приватными поисками, нежели государственными силами». И в этом, как справедливо отметил М. В. Ломоносов, «поморские жители с Двины и из других мест, что около Белого моря, главное имеют участие». В 1648 году холмогорец Ф. А. Попов и пинежанин

С. И. Дежнев, отправившись морем на восток и обогнув Чукотский полуостров, достигли берегов Камчатки. «Сею поездкой, — писал М. В. Ломоносов, — несомненно доказан проход морской из Ледовитого океана в Тихий».

Проникновение поморов в страны, лежащие за Обью и Енисеем, шло двумя путями: по сибирским рекам и волокам, а также Северным морским проходом от устья до устья рек, впадающих в Ледовитый, а затем и в Тихий океан. По обоим направлениям движение «встречь солнца» совершалось практически одновременно. Зачастую землепроходцы и мореходы комбинировали тот и другой способы передвижения.

В числе первопроходцев Сибири и Дальнего Востока были двиняне Кондратий Курочкин и Василий Гусельников, устюжане Ерофей Хабаров, Василий Поярков и Владимир Атласов, холмогорец Никифор Треска, мезенец Исай Игнатьев, пинежанин Михаил Стадухин, яренский посадский Степан Глотов, крестьянин из Ненокши Кондратий Мошков и многие другие. Больше того, появилась версия о том, что и «донской казак» Ермак — уроженец Архангельского Севера. Последней публикацией замечательного сибирского ученого, академика А. П. Окладникова стала статья о Ермаке: «Сейчас все больше становится сторонников у самой молодой версии, утверждающей происхождение Ермака с Двины. Ее берега и по сей день хранят память о герое в названиях деревень, проток, холмов, склонов, колодцев, покосов, даже Ермакова лестница есть. Местный „Летописец старых лет“ прямо говорит, что „Ермак, атаман родом з Двины, з Борку“». Волость Борок на Двине известна по историческим документам с конца XV века. Это село существует и поныне в Виноградовском районе.

Неудивительно, что во время службы на Тихоокеанском флоте Н. Г. Кузнецов часто встречал географические названия, увековечившие память его земляков — землепроходцев и мореходов.

…Командующий Тихоокеанским флотом Г. П. Киреев посвятил своего молодого заместителя в планы готовившегося осеннего морского учения, во время которого предстояло отработать совместные действия флота с сухопутными войсками. Общее руководство этой операцией было возложено на командующего Отдельной Дальневосточной армией маршала В. К. Блюхера. В ходе учений Н. Г. Кузнецов ознакомился с тихоокеанским морским театром — заливами Петра Великого, Амурским, Уссурийским, островом Аскольд, городом-портом Владивостоком… Поистине необъятны морские и береговые

просторы!

Тихоокеанский флот в эти годы стремительно развивался. Несмотря на недостаток крупных надводных кораблей, у нас появилось превосходство над японцами в подводных лодках.

В сентябре 1937 года замкомфлота решил более детально изучить территорию и моря базирования Тихоокеанского флота. Для этого он создал рекогносцировочную группу, которая вышла в море на сторожевом корабле. Осенняя красота дальневосточной природы очень напомнила Николаю Герасимовичу родные места детства. Однако целью ознакомительной поездки было не любование прибрежной тайгой, а более прагматическая работа: выбор места базирования сил флота и строительство объектов береговой обороны, оценки акватории Японского моря как возможного театра военных действий в случае агрессии. «Да просторы необъятны. Мы призваны оберегать наши дальневосточные морские границы, для защиты которых и создан Тихоокеанский флот. Более детально с силами флота и людьми буду знакомиться в ходе работы», — подвел Н. Г. Кузнецов итог своей ознакомительной поездки по возвращении в морскую базу. И так каждый день. В таком темпе протекала служба молодого флотского военачальника. Кузнецов, не обремененный семьей, на месте не сидел, работал по 18–20 часов в сутки. Ходил в моря на боевых кораблях, летал на самолетах, «мотался» на машинах…

Не успев полностью войти во все дела, Николай Герасимович получил новое назначение. Волна предвоенных репрессий докатилась и до Тихоокеанского флота. Командующий, флагман 1-го ранга Г. П. Киреев, был арестован и осужден скорым судом. На его место был назначен Н. Г. Кузнецов, получивший в феврале 1938 года очередное воинское звание — флагман 2-го ранга. Забот у Николая Герасимовича стало неизмеримо больше. Рабочий день нового командующего флотом был расписан по минутам: военно-морские учения, стрельбы, разбор «полетов»…

Зима выдалась беспокойная. Во Владивостоке было открыто военно-морское училище, требующее постоянного внимания и заботы со стороны командующего. Японцы постоянно нарушали наши сухопутные и морские границы. В повышенной готовности приходилось держать морскую авиацию и береговую артиллерию, круглосуточное дежурство несли подводные лодки. В то же время интенсивно строились новые морские базы, аэродромы, устанавливались береговые батареи на огромной территории от Владивостока до бухты Провидения.

…Ранним утром на недавно созданной 152-миллиметровой батарее № 27, которой командовал лейтенант Г. Кудрявцев, раздался телефонный звонок. Вахтенный сигнальщик доложил,

что в залив Восток входит сторожевой корабль под флагом командующего Тихоокеанским флотом.

А вскоре по пирсу уже шел высокого роста флотский военачальник. Н. Г. Кузнецов остался доволен осмотром недавно построенного пирса и установленной артиллерийской батареи. Была объявлена боевая тревога. По этой команде вся батарея пришла в движение. Командующий флотом приказал приступить к боевым стрельбам. Для командира батареи и комфлота были установлены стереотрубы. Раздался дружный залп. Все снаряды легли кучно. Недалеко от Дома офицеров находилось большое озеро, связанное рукавом с заливом. Н. Г. Кузнецов распорядился использовать этот водоем как запасной для гидроавиации. Сохранились воспоминания об этой встрече комфлота с личным составом батареи и их семьями: «У казарм нас встретила большая группа жен и детей военнослужащих. Кузнецов расспрашивал их о быте, снабжении продуктами, жилье. Вопросов оказалось много, он приказал прибывшему с ним представителю тыла остаться на сутки, чтобы разобраться в них подробнее и обязательно помочь…» И так всегда, у командующего флотом не было мелочей, он во все проблемы жизни, службы и быта моряков вникал досконально, принимал соответствующие решения для улучшения службы личного состава.

Приведем еще один из характерных примеров отношения Н. Г. Кузнецова к своим служебным обязанностям. Однажды командующий флотом увидел, что улицы города Владивостока начали мостить бетонными плитами из заброшенного форта. Он запретил разрушать это укрепление, включающее двухэтажное сооружение для орудий и жилья моряков, снабженное подземными ходами. По испанскому опыту Н. Г. Кузнецов знал, какую ценность представляют подземные сооружения во время бомбежек противника.

Вместе с комендантом береговой обороны А. Б. Елисеевым он объездил все восемь фортов, изучил чертежи, назначил специальную комиссию для разработки плана использования всех наземных и подземных построек. Эти объекты, потребовавшие малых затрат, пригодились впоследствии для организации обороны Приморья.

В феврале 1938 года на Тихоокеанском флоте началась новая волна арестов командного состава, причем местные органы НКВД даже не ставили в известность командующего. Н. Г. Кузнецов не стал мириться с этим произволом и послал в ЦК ВКП(б) телеграмму, в которой высказал свое возмущение. Через несколько дней в его кабинете появился начальник краевого НКВД Диметман. «Имейте в виду, — сказал он в тоне сердитого

внушения, — не всегда надо кого-то извещать, если арестовывают врага народа». Кузнецов ответил, что обращался не к нему, а в Центральный Комитет партии, а это не только его право, но и обязанность. Диметман ушел весьма раздраженный, но аресты с этого дня прекратились. Несколько недель было тихо.

Однако вскоре Диметман вновь напомнил о себе. В мае 1938 года на Дальний Восток прибыл нарком Военно-морского флота П. А. Смирнов. Об этом визите Н. Г. Кузнецов в своих мемуарах с болью в сердце написал: «Приезд Смирнова разочаровал всех: он считал своей главной задачей „очистить флот от врагов народа“». По результатам этого «визита» было арестовано много опытных морских офицеров. Н. Г. Кузнецов выступил в защиту командира бригады подводных лодок капитана 1-го ранга К. М. Кузнецова, которого хорошо знал еще по службе на Черном море. Начальник НКВД через несколько дней принес еше два показания на «врага народа», а затем появился документ, написанный рукой однофамильца флотоводца: «Не считаю нужным сопротивляться, признаюсь, что являюсь врагом народа». После чего П. А. Смирнов заявил командующему Тихоокеанским флотом: «Вы еще недостаточно политически зрелы».

В конце июля 1938 года начались бои у сопок Заозерная и Безымянная. Крупные силы японцев потеснили советские войска. Противник намеревался создать плацдарм в районе залива Посьета для дальнейшего наступления на Владивосток. На место военного противостояния немедленно решили выехать командующий Отдельной Дальневосточной армией маршал В. К. Блюхер и его заместитель комкор Г. М. Штерн. 1 августа вместе с командующим Тихоокеанским флотом Н. Г. Кузнецовым они на боевом эсминце отправились к месту боев.

В боевой обстановке ярко проявились флотоводческие качества командующего Тихоокеанским флотом флагмана 2-го ранга Н. Г. Кузнецова. Он действовал твердо, решительно и инициативно.

Особенно упорные сражения развернулись в районе озера Хасан. Блюхер поручил Кузнецову ускорить переброску морем частей и военных грузов в район завязавшейся битвы. Вот как описал эти события позднее, в 1946 году, вице-адмирал С. Г. Горшков: «В один из этапов боев за Хасан прошли сильные дожди, они затопили все дороги, по которым подвозилось снаряжение частям Красной Армии… По инициативе Николая Герасимовича Кузнецова были моментально мобилизованы сотни кунгасов (рыболовецкие суда. — *В. Б.),* которые были организованы в отряды, и под командованием флотских офицеров

на этих кунгасах по затопленным полям подвозились к передовой люди, боеприпасы, техника. Такое оригинальное и смелое решение задачи обеспечивало бесперебойное снабжение частей Красной Армии… способствовало разгрому японской группировки».

11 августа боевые действия в районе озера Хасан были полностью прекращены. Участникам сражения, в том числе и флагману 2-го ранга Н. Г. Кузнецову, были вручены нагрудные знаки участников хасанских боев 1938 года, а позднее, в соответствии с постановлением Президиума Верховного Совета СССР, командующий Тихоокеанским флотом был награжден медалью «Участник Хасанских боев 1938 г.».

Япония попыталась проверить прочность советских границ и Красной армии на Халхин-Голе, решив повременить с «большой» войной против СССР. Японские милитаристы ожидали падения Советского Союза на Западе, в сражениях с фашистской Германией, а затем малой кровью завоевать русский Восток. Но их замыслам не суждено было сбыться. 6-я армия Японии под командованием генерала О. Ринно была разгромлена под Халхин-Голом. 13 апреля 1941 года в Москве был подписан пакт с Японией о нейтралитете, что позволило нашей стране избежать войны на два фронта.

Уроки военных конфликтов с Японией не прошли даром. Стало ясно, что требуется разработка специальной системы повышения боевой готовности кораблей и соединений на случай неожиданного нападения врага. Еще будучи военно-морским советником в Испании, Н. Г. Кузнецов убедился в способности авиации наносить неожиданные удары по кораблям. Он считал, что готовность флота всегда должна быть высокой. Нужно было обеспечить быстрые действия всех средств ПВО, рассредоточение кораблей, затемнение объектов и многое другое. Н. Г. Кузнецов хорошо знал военно-морскую историю и помнил уроки царского флота, когда японцы потопили русские корабли на внешнем рейде Порт-Артура. «Помни войну!» — начертано на цоколе памятника выдающемуся русскому флотоводцу Степану Осиповичу Макарову. «Помни войну!» — эти слова стали девизом всей деятельности адмирала С. О. Макарова. Флот должен быть готов в любой момент выступить на защиту родины. А это значит, что вся деятельность моряков, вся их повседневная и будничная деятельность должны быть подчинены этой цели сверху донизу. В большом и малом. Всегда и во всем. «Помни войну!» — этот макаровский девиз взял на вооружение флагман 2-го ранга Н. Г. Кузнецов в своей деятельности по усилению боеготовности флота. Над повышением готовности флота к отражению ударов

авиации на Тихоокеанском флоте начали усиленно работать во время хасанских событий. Именно во время военного конфликта у озера Хасан в июле-августе 1938 года эта система была испытана на практике. Надо было считаться с возможностью налета на Владивосток. Помощником молодого командующего и подлинным энтузиастом создания четкой системы готовности на Тихоокеанском флоте стал начальник оперативного отдела штаба М. С. Клевенский.

На Тихоокеанском флоте большую силу представляла морская авиация. Молодой командующий флотом понимал роль и место авиации в морских сражениях и вполне обоснованно считал — без самолетов на море воевать нельзя. Н. Г. Кузнецов часто посещал авиационные части, видел, как летчики осваивали непривычный для них водный простор, и отмечал, что морские пилоты нуждаются в специальной подготовке. На Дальнем Востоке строилась большая сеть береговых аэродромов. В этот период шло переподчинение некоторых частей морской авиации сухопутной армии, так как руководство РККА считало, что авиация может взаимодействовать с флотом, будучи подчиненной войсковым соединениям. Флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов резко возражал и говорил: «То будет уже потерянная для флота авиация». Он ссылался на свой испанский опыт военных действий на море и в воздухе, отмечал, как важно, чтобы самолеты и боевые корабли были под единым командованием. Однако в тот период его мнение не принимали в расчет. Забегая вперед сообщим читателям, что, будучи уже наркомом ВМФ, он сумел изменить отношение к морской авиации. Первые годы Великой Отечественной войны подтвердили правильность взглядов Н. Г. Кузнецова на роль морской авиации в боевых условиях.

Командующий Тихоокеанским флотом Н. Г. Кузнецов всегда творчески подходил к решению любого воинского вопроса. Для повышения бдительности и боевой готовности средств противовоздушной обороны на флоте было введено новшество: над морем стали появляться специальные самолеты-мишени, выкрашенные в красный цвет. Все средства ПВО, обнаружившие «красные» цели, были обязаны действовать: оповещать, открывать огонь, поднимать в воздух истребители. После «боя» результаты анализировались, сопоставлялись с докладами с тех мест; прозевавшим «врага» крепко доставалось при разборах учебных тревог у командующего флотом.

С начала 1938 года для работников тыла были введены необычные тренировки, на которых отрабатывалось обеспечение боевых действий сил флота. Вскоре все службы тыла

Тихоокеанского флота — от боепитания и горюче-смазочной до продовольственной и вещевой — самым тщательным образом готовились к очередным учениям. Таким образом, система оперативной готовности стала отрабатываться на Тихоокеанском флоте впервые и всесторонне.

Молодой Тихоокеанский флот под руководством Н. Г. Кузнецова стал подлинной школой боевой и политической подготовки военных моряков, в совершенстве владеющих сложными видами оружия, способных наиболее эффективно использовать боевую технику в соответствии с требованиями непрерывно развивающихся военно-морской теории и оперативного искусства. Суровые годы Великой Отечественной войны наглядно показали итоги подготовки личного состава. Моряки-тихоокеанцы героически сражались под Москвой, Сталинградом и на других фронтах и флотах.

19 декабря 1938 года на заседании Главного военного совета ВМФ, состоявшегося в Кремле с участием членов Политбюро ЦК ВКП(б), флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов выступил с докладом, в котором впервые поставил вопрос в масштабах страны о необходимости системы оперативной готовности всего Военно-морского флота СССР.

После хасанских событий был арестован командующий Отдельной Краснознаменной Дальневосточной армией маршал В. К. Блюхер, который был для советских людей живым воплощением легенды, образцом полководца Гражданской войны. Еще курсантом военно-морского училища Н. Г. Кузнецов знал, что первый орден Красного Знамени получил Блюхер. Блюхер — это и штурм Перекопа, походы красноармейцев против Колчака, «штурмовые ночи Спасска, волочаевские дни»… Эти и другие победы Красной армии были связаны с именем этого прославленного советского маршала. В дни службы на Тихоокеанском флоте флагман Кузнецов неоднократно по долгу службы встречался с героем Гражданской войны. Впоследствии о В. К. Блюхере им были написаны воспоминания, в которых, в частности, говорится: «За дни, проведенные с командующим ОКДВА В. К. Блюхером, я увидел в нем не только крупного военного деятеля, но и государственного человека. Будучи депутатом Верховного Совета СССР, Блюхер задерживался в городах и селах, всегда интересовался жизнью населения, работой и нуждами местных гражданских предприятий и в случае необходимости оказывал им помощь…»

Эти замечательные качества военачальника-государственника В. К. Блюхера в дальнейшем служили флотоводцу Н. Г. Кузнецову примером для подражания в его общественной работе. В мае 1938

года Николай Герасимович был избран горняками шахты № 2 °Сучана депутатом Верховного Совета СССР, вскоре он стал членом Президиума Верховного Совета СССР.

Расширился круг обязанностей и на основной работе. В марте 1938 года флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов был введен в состав Главного военного совета ВМФ, созданного при Наркомате Военно-морского флота. Теперь он решал судьбы флота страны вместе с другими известными партийными деятелями, военачальниками и судостроителями.

В 1938 году самыми сложными вопросами являлись подбор, расстановка и воспитание военных кадров. Массовые репрессии выбили из рядов армии и флота самых энергичных и честных командиров. Беда едва миновала и самого Кузнецова.

В ноябре 1938 года на Тихоокеанском флоте произошло несчастье. Новый эсминец «Решительный» буксировался из Советской гавани через «капризный» Татарский пролив во Владивосток. Неожиданно ухудшилась погода, разразился жестокий шторм и даже ураган, что привело к катастрофе. Боевой корабль был выброшен на камни около мыса Золотой. К счастью, экипаж удалось спасти. Читатель, надеюсь, понимает, что эта трагедия на Тихоокеанском флоте случилась в расстрельные времена. Нарком ВМФ Н. Н. Фриновский на совещании у И. В. Сталина потребовал строго наказать «вредителей». Командующий флотом Н. Г. Кузнецов, вернувшись с места гибели корабля, оставил у секретаря Приморского крайкома партии Н. М. Пегова письмо к матери и просил, в случае его смерти, переслать корреспонденцию на малую родину. В подавленном настроении Николай Герасимович выехал в Москву на заседание Главного совета.

Международная обстановка продолжала осложняться. Германия и Япония наращивали свою военную мощь. Поэтому на заседании Главного военного совета ВМФ рассматривались проблемы строительства военно-морских баз и судоремонтных заводов, подготовки военных кадров, разработка нового Боевого устава Военно-морских сил и Наставления по ведению морских операций. Доклад Н. Г. Кузнецова «Об итогах боевой и политической подготовки Тихоокеанского флота» был обстоятельным, самокритичным и смелым. В нем прозвучали озабоченность командующего тем, что за истекший год «изменилось 85 процентов руководящего состава, включительно до командиров кораблей», что не могло не отразиться на боевой готовности флота. Кузнецов утверждал, что в огневой подготовке самым слабым звеном являются управляющие огнем, что в штабах еще велика загрузка связи, много непредусмотрительности, на

флоте отсутствует военно-морская культура, штормовой подготовки кораблей не проводится, тылы имеют много недостатков, аварийность на флоте высокая, дисциплина личного состава низкая. Командующий остановился на задачах, решение которых должно было помочь флоту достойно выйти из создавшегося положения.

Он говорил о необходимости высокой боевой готовности флотов, об организации противовоздушной обороны кораблей по опыту войны в Испании. Поставил вопрос о необходимости вывода из Владивостока торгового порта в бухту Находка и превращения города в закрытую военную базу.

В заключительном заседании совета ВМФ, проходившего 16 декабря, участвовали Сталин, Молотов, Жданов, Ворошилов. Выступил на этом заседании совета и Н. Г. Кузнецов. Он говорил о необходимости высокой боевой готовности и обеспечения противовоздушной обороны кораблей, об организации тылов… Пришлось коснуться и обстоятельств гибели эсминца «Решительный».

В первое издание военных мемуаров Н. Г. Кузнецова «Накануне» рассказ о трагедии с эсминцем не вошел, он появился лишь в последующих — втором и третьем — изданиях книги. Вот что пишет командующий флотом о реакции Сталина на его сообщение: «Все мы опасались, что нам крепко достанется. Сталин посуровел:

— Вы считаете, что было предпринято все для спасения корабля?

— Все.

Сталин молчал, не перебивая, дослушал мой доклад. Я понял, что гроза миновала».

Н. Г. Кузнецов, излагая факты, старался убедить собравшихся в невиновности командира. Флагман флота 2-го ранга заявил, что всю ответственность за аварию несет он — командующий флотом и все на флоте выполняют его, Кузнецова, приказы. Такой ответ говорит о многом… Решено было под суд никого не отдавать. «Отделался двумя выговорами — себе и командиру корабля», — вспоминал позднее Николай Герасимович. Так был спасен от расправы С. Г. Горшков, впоследствии ставший Адмиралом Флота Советского Союза, главкомом ВМС.

По окончании заседания совета в Грановитой палате Кремля был устроен прием для руководителей флотов. После ужина вместе с членами правительства моряки просмотрели кинофильм «Если завтра война»…

Флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов увозил из Москвы большие планы по укреплению главного для России театра —

Тихоокеанского и надежды на возможность их реализации. Произошли большие изменения и в личной жизни командующего: вместе с ним на Русский Восток ехала его жена Вера Николаевна Шехонина-Кузнецова. Вера Николаевна — из семьи мастера Московской гидроэлектростанции. С 1932 года работала чертежницей в проектно-конструкторском отделе этой станции и готовилась к поступлению в институт. В 1937 году она устроилась на работу чертежницей в первый отдел Главного морского штаба. Здесь в 1938 году и произошла первая встреча Николая Герасимовича и Веры Николаевны. Поездка по Транссибу из Москвы во Владивосток стала для молодоженов незабываемым свадебным путешествием. С этого времени и до конца жизни Николая Герасимовича Вера Николаевна разделяла с ним все радости и тревоги. Впервые занятый службой моряк-дальневосточник почувствовал домашний уют, радость сердечного общения, помощь и поддержку близкого человека в трудные минуты. Когда выдавался свободный час, он вместе с женой выезжал за город полюбоваться неповторимой дальневосточной природой.

В день празднования 21-й годовщины Красной армии и Военно-морского флота командующий Тихоокеанским флотом первым на Дальнем Востоке согласно новому порядку принятия присяги давал слово на верность Родине. Сохранилась фотография, запечатлевшая этот момент. Четко, взволнованно и торжественно звучал голос Николая Герасимовича: «Я всегда готов по приказу советского правительства выступить на защиту моей Родины — Союза Советских Социалистических Республик, и, как воин вооруженных сил, я клянусь защищать ее мужественно, умело, с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни для достижения полной победы над врагами». Эту клятву он с честью пронес через всю свою счастливую и вместе с тем драматичную жизнь.

На 1-й краевой партийной конференции Приморья Н. Г. Кузнецов был избран делегатом на XVIII съезд ВКП(б), который проходил в 1939 году.

В зале заседаний съезда Николай Герасимович обратил внимание на то, что его начальник — нарком ВМФ М. П. Фриновский — пребывает в мрачном настроении. Это был случайный руководитель на флоте. Прежде он служил в НКВД и ведал пограничной охраной. В 1937 году М. П. Фриновский возглавлял группу следователей, допрашивавших «организаторов военно-фашистского заговора в РККА во главе с М. Н. Тухачевским». 5 ноября 1938 года его неожиданно для

военных моряков назначили наркомом ВМФ. Видимо, принимая участие в работе съезда, он уже знал, что над его головой сгущались тучи. Тяжелые предчувствия его не обманули: 20 марта 1939 года М. П. Фриновский был снят с должности, а затем арестован, осужден и расстрелян вместе со своим бывшим начальником — наркомом НКВД Н. И. Ежовым.

В один из последних дней работы съезда к Н. Г. Кузнецову подошел В. М. Молотов и предложил ему выступить. 17 марта 1939 года с главной трибуны страны прозвучала речь командующего Тихоокеанским флотом. Приведем небольшой фрагмент этого выступления: «Мы должны иметь сильный морской флот, который должен служить нам опорой мира… Исходя из этого, мы должны строить различные классы кораблей, применительно к нашим морским театрам и применительно к возможному противнику… В дни хасанских боев мы убедились, насколько крепка связь частей флота с частями Красной Армии и населением Дальнего Востока… У нас в Приморье есть Сучанская долина, которая, кроме угля, славится еще незабудками. И когда японцы захватили в 20-х годах Приморье, они говорили, что пришли, дескать, рвать сучанские незабудки. Но если японская военщина забыла, как их тогда били на Хасане, и если они все же будут забывать и попытаются прийти морем или по суше, то сучанские и вообще советские дальневосточные незабудки действительно будут для них незабываемыми…» Текст выступления флагмана Н. Г. Кузнецова был опубликован в «Стенографическом отчете XVIII съезда ВКП(б)».

Это было его первое опубликованное выступление. Тогда Николай Герасимович и не думал, что его судьба сложится так, что для него литературный труд станет неотъемлемой частью жизни.

К своим выступлениям, в том числе и опубликованным позже в различных периодических изданиях, он относился очень ответственно. И в отличие от других руководителей такого ранга всегда готовил их сам…

На XVIII съезде партии Н. Г. Кузнецова избрали в члены ЦК ВКП(б). В этот же вечер, точнее, ночью его пригласил в свой кабинет И. В. Сталин. Во время беседы, на которой присутствовали несколько членов Политбюро, руководитель коммунистической партии задал несколько вопросов, в частности, он интересовался мнением Н. Г. Кузнецова о руководителях ВМФ Л. М. Галлере и И. С. Исакове. В конце встречи обсуждался вопрос о возможном переводе Н. Г. Кузнецова в Москву.

На следующий день состоялось экстренное заседание Главного военного совета ВМФ, на котором собравшимся был

представлен новый первый заместитель наркома Военно-морского флота СССР — флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов. Петр Иванович Смирнов-Светловский, занимавший этот пост до него, еще до 1917 года стоял во главе кронштадтских матросов-большевиков, в качестве помощника комиссара сводного отряда штурмовал Зимний дворец. В годы Гражданской войны командовал Волжской и Днепровской флотилиями, был награжден орденом Красного Знамени. После окончания Военно-морской академии он командовал Черноморским флотом. И вот теперь заслуженный флотоводец оказался ненужным. Тогда Н. Г. Кузнецову был еще неизвестен скрытый механизм репрессивной власти…

Очень точно передал атмосферу, царившую в Военно-морском флоте в конце тридцатых годов, писатель В. Д. Успенский в романе «Тайный советник вождя», отрывок из которого был опубликован в архангельской газете «Правда Севера»: «Морских наркомов снимали с поста столь же стремительно, как и назначали, не дав осмотреться, проявить себя. А самое странное и страшное — на этот высокий специфический пост, требовавший особых знаний, назначались люди, имевшие о флоте весьма смутное представление… П. А. Смирнов, зарекомендовавший себя умелым армейским политработником… в морских делах ничего не понимал, авторитетом не пользовался. И уже совсем вроде бы удивительно, каким образом оказался наркомом некто М. П. Фриновский. В НКВД он считался опытным следователем, но никогда не ступал на палубу корабля. Можно было лишь догадываться, что Фриновский — доверенное лицо Берии, который стремился насадить повсюду верных себе людей…»

Пользуясь случаем, сообщу читателям, что писатель В. Д. Успенский — участник Великой Отечественной войны, многие годы работавший на Архангельском Севере. В. Д. Успенский во время экспедиций на катерах промерял глубины для морских карт, по которым ходят корабли к Новой Земле. Его жена Елена Ивановна — внучка городского головы Шенкурска Павла Ивановича Едемского. В. Д. Успенский закончил заочно исторический факультет Архангельского педагогического института (ныне — Поморский государственный университет имени М. В. Ломоносова).

Не успел Н. Г. Кузнецов принять все дела у своего предшественника, вникнуть в суть новой работы, как поступило новое указание Кремля — выехать вместе с А. А. Ждановым на Дальний Восток. Будучи командующим Тихоокеанским флотом, флагман 2-го ранга Кузнецов неоднократно ставил перед

вышестоящими органами вопрос о необходимости скорейшего перевода торгового порта из Владивостока в бухту Находка. В ходе этой поездки, которая длилась месяц — с конца марта до конца апреля, — Н. Г. Кузнецову и А. А. Жданову надлежало выполнить задание правительства — дать окончательное заключение о целесообразности строительства в бухте Находка большого торгового порта и перевода туда торгового флота из Владивостока.

Секретарь ЦК ВКП(б) Андрей Александрович Жданов являлся членом Главного морского штаба ВМФ и осуществлял кураторство над Военно-морским флотом. Надо полагать, он имел еще одно поручение И. В. Сталина — поближе познакомиться с первым заместителем наркома ВМФ и высказать свое мнение о нем на ближайшем заседании Политбюро. Дорога была дальняя и располагала к беседам на различные темы…

27 апреля в Кремле на заседании Политбюро обсуждались результаты поездки на Дальний Восток. Решено было создать в бухте Находка новый торговый порт. Затрагивались и другие государственные проблемы, связанные с Тихоокеанским регионом. На этом заседании состоялось назначение Н. Г. Кузнецова народным комиссаром Военно-морского флота СССР. И это в 34 года, когда он только месяц успел походить в «замах»!.. Это был поистине космический взлет. Правда, сам Николай Герасимович такое назначение оценил довольно самокритично.

«Быстрый подъем опасен не только для водолазов. Столь быстрое повышение по служебной лестнице тоже таит в себе немало опасностей, — писал позднее Николай Герасимович. — Я это хорошо понимал еще в молодые годы, потому и просил после академии назначить меня на корабль старпомом, чтобы двигаться по службе последовательно. Мечтал, конечно, командовать кораблем. О большем не думал. Но за последние годы мое продвижение стало уж очень стремительным. Его можно было объяснить в то время лишь бурной волной вынужденных перемещений…»

Сегодня, спустя 60 с лишним лет, размышляя над причинами столь быстрой карьеры Н. Г. Кузнецова, приходишь к выводу, что во многом этот путь был закономерен. Одну из причин назвал сам Н. Г. Кузнецов — массовые репрессии, которые обезглавили флот; наиболее опытные и знающие морские командиры были уничтожены. Два предыдущих наркома — П. А. Смирнов и М. П. Фриновский — были «случайными» адмиралами, имевшими о флоте весьма смутное представление. Но если говорить объективно, то ни один из флотских руководителей того периода

не имел такого боевого опыта, как флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов. Этому назначению способствовали и его чисто деловые и человеческие качества. Молодому наркому было чуждо самодовольство, для него были характерны высокий профессионализм, принципиальность в решении служебных дел, требовательность не только к подчиненным, но и к себе. Флагмана флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецова отличали самостоятельность суждений о развитии флота, решимость в критических ситуациях принимать ответственные решения на свой страх и риск, чего, к сожалению, не хватало многим военачальникам.

Занимая высокое служебное положение, Николай Герасимович всегда оставался простым, доступным и внимательным командиром. А вот какие человеческие качества своего наркома отметил сокурсник по военно-морскому училищу, служивший вместе с ним на Тихоокеанском флоте капитан 1-го ранга Е. А. Чернощек: «Николай Герасимович не мог терпеть подхалимов, ловкачей, приспособленцев, бездельников и хитрецов, но он с уважением относился к людям деловым, инициативным и решительным… не был он злопамятным человеком, никому не мстил и ни с кем не сводил личных счетов. Стойко не показывая вида, переносил он личные неприятности, обиды и неблагодарность людей, обязанных ему своим положением и благополучием. Он никогда не жаловался на допущенную к нему несправедливость и не терпел сочувствия».

В Политбюро весь флот курировал А. А. Жданов, бывший волжский речник. Ему, видимо, принадлежит идея назначения Н. Г. Кузнецова. Учитывая предыдущие кадровые просчеты, И. В. Сталин сразу не назначил Кузнецова наркомом, хотя после XVIII съезда ВКП(б) должность руководителя ВМФ СССР уже была вакантной. Во время месячной командировки на Дальний Восток А. А. Жданов убедился, что Николай Кузнецов имеет высокую профессиональную морскую подготовку, широкий кругозор, организаторские способности. К тому же молодой флотоводец располагал опытом боевых действий в Испании и на озере Хасан, пользовался большим авторитетом в морских кругах. Об этом А. А. Жданов доложил на заседании Политбюро. Что касается И. В. Сталина, то нет сомнений, что ему импонировал этот волевой, энергичный, высокий, крепкого телосложения северянин. Не нужно сбрасывать со счетов и тот факт, что И. В. Сталин не понаслышке знал Север и его жителей. Дважды — в 1908 и 1910 годах — он отбывал политическую ссылку в городе Сольвычегодске, в двадцати километрах от родной деревни Кузнецова Медведки. В политической ссылке на Архангельском

Севере были и другие советские вожди — А. И. Рыков и К. Е. Ворошилов, которые в дальнейшем встречались с Н. Г. Кузнецовым в начальный период его службы на Черноморском флоте и после выполнения им дипломатического задания в Испании.

На флотах назначение Н. Г. Кузнецова было принято восторженно. «Из Москвы повеяло морским ветром», — говорили между собой военные моряки. «К руководству флотом пришел настоящий моряк, — вспоминал позднее редактор флотской газеты П. И. Мусьяков, — которого мы знали уже не первый год. Он был молод, прошел морскую службу от матроса до командующего флотом, хорошо знал Военно-морской флот, и выбор этот был на редкость удачным».

Военно-морской флот СССР возглавил профессиональный моряк, обладавший необходимыми качествами современного флотоводца: образованностью и кругозором, организаторскими способностями, государственным мышлением и умением видеть новое. Николай Герасимович имел необходимый авторитет на флоте и опыт боевой службы.

Очень доверительные отношения сложились у молодого наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова с начальником Главного морского штаба Л. М. Галлером. Лев Михайлович стал не только заместителем наркома ВМФ, а по-существу и наставником адмирала Н. Г. Кузнецова. К его советам молодой флотоводец всегда прислушивался. «Надо использовать „медовые“ месяцы, — учил Л. М. Галлер, поглаживая свои рыжеватые усы. — В первое время ваши предложения будут рассматривать быстро. И быстро будут принимать по ним решения. Потом станет труднее…» Этот прогноз адмирала, умудренного жизненным опытом, полностью оправдался.

Прежде всего необходимо было быстро решать вопросы строительства «большого» Военно-морского флота. Читателю, я думаю, будет интересно знать, предысторию этой непростой проблемы.

В ноябре 1926 года Совет труда и обороны (СТО) СССР утвердил «Шестилетнюю программу строительства Морских Сил РККА на 1926–1932 гг.». А уже в марте-апреле 1927 года были заложены шесть подводных лодок, позднее началось строительство восьми сторожевых кораблей. В июле 1927 года решением Реввоенсовета началось строительство 24 торпедных катеров и четырех подводных лодок. Ремонт линкора «Фрунзе» и достройка крейсера «Ворошилов» из-за нехватки финансовых средств были отложены. 11 июля 1933 года СТО принял постановление «О программе военно-морского строительства на

1933–1938 гг.», а уже в ноябре она была переименована в «Программу кораблестроения на вторую пятилетку». В ней предусматривалось строительство 875 боевых кораблей большинства классов, в том числе и легких крейсеров. Несмотря на колоссальные усилия судостроителей, программа по военному кораблестроению как первой, так и второй пятилеток в полном объеме не была выполнена. Объективных причин невыполнения планов было немало: не хватало опытных конструкторов, инженеров, квалифицированных рабочих, слабы были еще производственные мощности судостроительных заводов.

В 1936 году СССР обладал самой крупной и мошной в Европе армией. И. В. Сталин принял решение начать крупномасштабное строительство Военно-морского флота. В 1935 году под руководством начальника Морских Сил РККА В. М. Орлова, его первого заместителя И. М. Лудри, начальника Главсудпрома Р. А. Муклевича началась работа по выбору типов кораблей для будущего флота. Разработку программы кораблестроения активно поддерживал Маршал Советского Союза А. И. Егоров. 26 июня 1936 года СНК СССР утвердил кораблестроительную программу, которая включила строительство 24 больших и малых линкоров, 20 легких крейсеров, 17 лидеров эсминцев, 128 эскадренных миноносцев, 344 подводных лодок. Укреплялась производственная база судостроения в Ленинграде и Николаеве. В 1936 году началось строительство судостроительного завода в Комсомольске-на-Амуре, а 1939 году — в Молотовске (ныне Северодвинск), недалеко от столицы Русского Севера — Архангельска.

30 декабря 1937 года «в целях дальнейшего укрепления морских рубежей Советского Союза» ЦИК и СНК СССР приняли постановление о создании Наркомата Военно-морского флота, который наделялся собственным бюджетом, фондами заготовок материальных средств, планом заказов промышленности. Военные моряки получили большую самостоятельность в определении перспектив развития флота. До этого времени ВМФ был представлен в Наркомате обороны Управлением Морских Сил РККА, начальником которого был с 1931 по 1937 год флагман флота 1-го ранга В. М. Орлов.

Первым наркомом ВМФ стал П. А. Смирнов. С высоты сегодняшнего дня вряд ли наличие двух наркоматов в составе Вооруженных сил СССР можно считать наилучшим вариантом организационного строительства.

15 января 1938 года на объединенном заседании палат Верховного Совета СССР председатель СНК СССР В. М. Молотов, курирующий в Политбюро ЦК ВКП(б) флот, обнародовал новую

концепцию военно-морской политики государства: «У могучей Советской державы должен быть соответствующий ее интересам, достойный нашего великого дела морской и океанский флот».

В то же время в 1937–1938 годах руководство Военно-морского флота было обезглавлено. Участники разработки строительства «большого флота» В. М. Орлов, И. М. Лудри, П. И. Смирнов-Светловский, Г. А. Муклевич, А. И. Егоров были арестованы, а затем расстреляны.

Попали в число «врагов народа» флагман флота 1-го ранга М. В. Викторов, командующие флотами, флагманы флота 2-го ранга И. К. Кожанов, К. И. Душенов, Г. П. Киреев. Практически все командующие флотами и флотилиями и многие их заместители ушли в то время «пить кофе» к Лаврентию Павловичу. В те зловещие годы «пить кофе» у Берии означало быть арестованным. Всего с мая 1937 года по сентябрь 1938 года на флоте было отправлено в тюрьмы, этапировано в лагеря, расстреляно более трех тысяч человек командно-политического состава ВМФ. К репрессиям активно приложили руку бывшие наркомы П. А. Смирнов и М. П. Фриновский.

Всеобщее уважение среди военных моряков флотоводец Н. Г. Кузнецов завоевал тем, что в годы репрессий умел постоять за подчиненных, спасти их от верной гибели. Благодаря его вмешательству был освобожден из лагеря командир 5-й бригады Тихоокеанского флота Г. Н. Холостяков (впоследствии вице-адмирал). Адмирал в отставке С. Г. Захаров вспоминал, что Н. Г. Кузнецов многое сделал для того, чтобы Военная коллегия Верховного суда СССР пересмотрела дела командиров флота, осужденных якобы за вредительство и шпионаж. И не случайно среди военных моряков укрепилось мнение о наркоме ВМФ как о мужественном и «на редкость порядочном человеке».

Первые наркомы ВМФ в силу различных причин были не способны развернуть крупномасштабное строительство флота. Адмиралу Н. Г. Кузнецову досталась нелегкая задача реализации довоенной кораблестроительной программы и подготовки флота к войне. Он, как мог, исправлял ошибки своих предшественников. К примеру, была решительно отклонена разработка легкого торпедного катера. В 1939 году конструкторы разработали проекты принципиально новых мореходных катеров типа «Комсомолец» и до начала войны наладили их серийное производство. В октябре 1939 года по представлению Н. Г. Кузнецова и И. Ф. Тевосяна были утверждены основные элементы новой серии эсминцев.

Для обеспечения боевыми кораблями Северного флота создавалась новая строительная база близ Архангельска.

Началось строительство мощного судостроительного завода № 402. Проектная численность судостроителей устанавливалась в количестве 20 тысяч человек. Днем рождения Северного машиностроительного предприятия является 21 декабря 1939 года — день закладки первого линкора «Советская Белоруссия». 22 июля 1940 года в южном доке началось строительство линкора «Советская Россия».

В предвоенные годы военно-морской нарком уделял огромное внимание программе кораблестроения. В 1940 году в докладе руководству страны он писал: «… Отсутствие утверждений программы строительства сдерживает решение всего комплекса вопросов обеспечения флота (кадры, строительство баз и складов, производство вооружения)…» На 1940 год Наркомату ВМФ было отпущено 10 миллиардов 359,6 миллиона рублей (18,2 процента всех расходов на оборону). На 1941 год расходы на Военно-морской флот превысили 12 миллиардов рублей.

Н. Г. Кузнецову приходилось часто встречаться с И. В. Сталиным, который уделял большое внимание флоту. Впоследствии Николай Герасимович вспоминал: «Мне хорошо запомнился случай, когда на просьбу увеличить средства ПВО на кораблях И. В. Сталин заметил: „Воевать будем не у берегов Америки…“ Все это объяснялось, как мне кажется, тем, что он недооценивал опасность для кораблей с воздуха».

Вождь принижал и роль авианосцев в современной войне. В то же время у главы государства сложилась особая, труднообъяснимая любовь к линкорам и особенно тяжелым крейсерам. Строительство их требовало больших затрат, но эффективность их боевого применения была проблематична. Без палубной авиации эти корабли могли быть использованы лишь в пределах радиуса действия истребителей берегового базирования. В то же время проектируемые зенитные средства не обеспечивали их надежную противовоздушную оборону. И когда неопытный нарком ВМФ попытался высказать отрицательное отношение к строительству этих кораблей для мелководной Балтики и закрытого Черного моря, имея в виду дороговизну линейных кораблей, И. В. Сталин жестко сказал: «По копеечке соберем и построим…» Вождь желал продемонстрировать всему миру, что Советский Союз является ведущей морской державой, имея на вооружении крейсеры и линкоры. Что касается авианосцев, то И. В. Сталин трезво оценивал возможности отечественной судостроительной промышленности и прекрасно понимал, что без надлежащего авиационного оборудования и специальных самолетов авианосец не удастся ввести в строй, а если даже он будет построен, в одиночку он будет абсолютно

бесполезен. Думается, вождь был прав, во всяком случае Германия в течение всей войны не сумела достроить свой единственный авианосец…

2 октября 1940 года адмирал Кузнецов, вопреки позиции вождя по отношению к крейсерам, докладывал членам Политбюро ЦК ВКП(б): «Учитывая целесообразность скорейшего развития легких сил и подводных лодок, Народный комиссариат Военно-морского флота считает возможным отказаться вовсе от постройки тяжелых крейсеров, а также разобрать уже заложенные крейсеры по проекту 69». Однако И. В. Сталин настоял на продолжении строительства тяжелых крейсеров, к которым был неравнодушен. И все же мнение Н. Г. Кузнецова было учтено: 19 октября того же года вышло постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О плане военного судостроения», в котором запрещалось закладывать новые линейные корабли и тяжелые крейсеры. Было принято решение форсировать строительство «легких» сил Военно-морского флота. Решение важное. Но и оно запоздало.

В результате с 1927-го по 22 июня 1941 года флот получил 4 легких крейсера, 7 лидеров, 30 эсминцев, 18 сторожевых кораблей, 38 тральщиков, один минзаг и 206 подводных лодок. К сожалению, ни один крупный боевой корабль, строившийся по программе «большого морского и океанского флота», так и не был сдан до начала войны. Поворотным моментом стали успех в проведении индустриализации страны, а также развитие науки и культуры, которые позволили в короткие сроки осуществить переоснащение Военно-морского флота.

В своих мемуарах адмирал Н. Г. Кузнецов так оценивал программу «большого морского и океанского флота»: «Потребовав огромных денежных средств и расхода металла, эта программа не успела существенно увеличить наши морские силы». Самокритичный нарком ВМФ принимал во многом на свой счет увлечение строительством крупных кораблей, которое шло в ущерб вводу в строй быстроходных тральщиков (БТЩ), кораблям противолодочной обороны (ПЛО), сторожевым кораблям (СКР). Истины ради заметим, что в тех условиях немного было военачальников, подобно Н. Г. Кузнецову, отстаивающих свое мнение у И. В. Сталина и в высших эшелонах власти.

Для успешной работы военного руководителя такого ранга необходим, как принято говорить в народе, прочный семейный тыл. Николаю Герасимовичу повезло с женой Верой Николаевной. Нарком ВМФ всегда ощущал тепло домашнего очага. Жили они дружно. Им нравилось жить за городом на даче в Архангельском. Символично даже название места отдыха, которое напоминало адмиралу город своей юности. Вставали все рано, а из ванной

слышалось пение главы семьи: «Вставай, вставай браток, поспел уж кипяток». Каждое утро перед завтраком супруги зимой катались на лыжах, а летом играли в теннис.

Перед войной Николай Герасимович перевез к себе из Медведок свою маму — Анну Ивановну. Полноправным членом семьи супруги Кузнецовы считали повариху Надю, которая ведала всем хозяйством на даче. Они часто по воскресеньям и праздникам ездили на церковную службу.

Вера Николаевна была великолепной хозяйкой и душой семьи. В эти годы к ним часто заезжали Коккинаки, Шапошниковы, Ливановы, Михайловы, Тевосяны, Хрулевы, Шахурины, а также «испанцы» Штерн, Проскуров, Рычагов. «Николай Герасимович сутками пропадал на службе, — вспоминала Вера Николаевна, — но странное дело, я почти не чувствовала его отсутствия… Как бы он ни был занят, обязательно вспомнит о нас, заскочит на минутку, позвонит по телефону, пришлет записку на служебном бланке, написанную цветным карандашом…»

27 апреля 1939 года на заседании Главного военного совета был рассмотрен вопрос о подготовке кадров для флота. В предвоенные годы основная масса командиров и политработников оказалась сравнительно молодой и неопытной. Командующим Северным флотом был назначен 34-летний контр-адмирал А. Г. Головко, Балтийским флотом — стремительно выдвинувшийся за три года от командира эсминца до командующего флотом 39-летний вице-адмирал В. Ф. Трибуц, Черноморским флотом — 40-летний вице-адмирал Ф. С. Октябрьский, в командование Тихоокеанским флотом вступил 44-летний вице-адмирал И. С. Юмашев.

Приведу еще несколько удручающих статистических данных. Из строевого командного состава Балтийского флота только четыре офицера имели командный опыт Первой мировой войны. На других флотах и флотилиях таких морских офицеров вообще не было. Общий некомплект командного состава достигал 30 процентов штата, некомплект в штабах флотов составил 22,4 процента. Из 365 штабных офицеров только 40 процентов имели военно-морское образование в объеме училища, а Военно-морскую академию закончили только 8,4 процента. Почти половина из них имела стаж штабной работы не более двух лет.

Н. Г. Кузнецов потребовал пересмотреть учебный процесс, качество и систему подготовки военных моряков. 15 сентября Военно-морская академия перешла в подчинение непосредственно наркому ВМФ, были приняты меры по

реорганизации обучения высшего командования флотов, соединений и кораблей. Правительство приняло решение об открытии семи спецшкол для подготовки юношей в военно-морские училища. Важное средство повышения профессионализма на флотах нарком видел в закреплении сверхсрочников — опытного костяка младшего командного состава. На кораблях и в частях был установлен процент сверхсрочнослужащих к штатам, им были увеличены оклады и льготы.

Для укомплектования кадрами входящих в строй боевых кораблей стали активнее призывать моряков торгового флота.

В первые месяцы своей работы в новой должности Н. Г. Кузнецов издал приказ о восстановлении кают-компаний как мест встречи офицерского состава. Для этого ему пришлось преодолеть скрытое сопротивление политорганов, что в те годы требовало смелости и решительности. Молодой нарком прекрасно знал историю российской морской кают-компании, ее роль в сплочении офицерского состава. Даже одно из помещений в здании Наркомата ВМФ стало напоминать корабельную кают-компанию.

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов уделял пристальное внимание подготовке офицерских кадров. Для флота в военно-морских училищах готовились кадры широкого профиля, а выпускники назначались на первичные офицерские должности на корабли и в береговые части. На последующие корабельные должности были необходимы офицеры — подготовленные классные специалисты. Их стали готовить на годичных Высших специальных офицерских классах, куда направлялись офицеры, два-три года прослужившие на первичной должности. А выпускники классов уже назначались на следующие командные должности. Такую подготовку проходили большинство офицеров корабельной службы.

Принятая в то время система подготовки командных кадров отвечала всем требованиям, она была устойчива и существовала весь довоенный период, во время Великой Отечественной войны и первые послевоенные годы.

Особое внимание уделял нарком ВМФ подготовке руководящих кадров Военно-морского флота. Впервые в декабре 1940 года состоялись сборы с командующими флотами и флотилиями, открывая которые, адмирал Н. Г. Кузнецов отметил, что в ходе с Финской кампании 1939–1940 годов стала совершенно очевидной «недостаточная подготовленность начальствующего состава», и указал причину, которую видел в том, что «не было единой точки зрения на ряд принципиальных вопросов: она не прививалась, не воспитывалась, а наоборот, в

течение целого ряда лет велись бесплодные дискуссии».

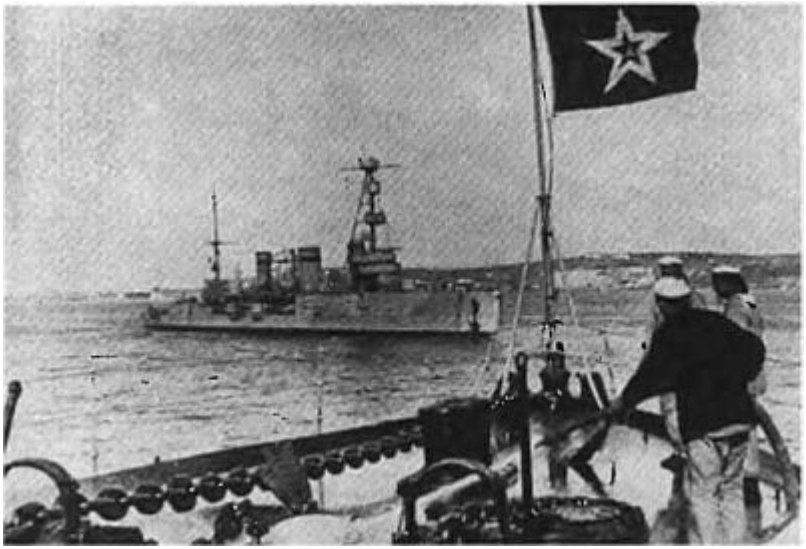
Набережная Архангельска. *Открытка начала XX в.*

Отец — Герасим Федорович Кузнецов с братьями. *Фото до 1910 г.*

Мать — Анна Пашювна Кузнецова. *1948.*

Николай Кузнецов — курсант 2-ю курса Военно-морского училища. *Петроград. 1923.*

Николай Кузнецов (полулежит крайний с права) среди курсантов Военно-морского училища. *1922.*



«Червона Украина», крейсер Черноморского флота.

И. В. Сталин и Г. К. Орджоникидзе среди морякон крейсера «Червона Украина» на переходе из Севастополя в Сочи. Старший вахтенный начальник Н. Г. Кузнецов. *Июль 1929 г.*

«Красный Кавказ», крейсер Черноморскою флота.

Старший помощник командира крейсера «Красный Кавказ» Н. Г. Кузнецов проводит занятия с командой. *1932.*

Солдат-республиканец на позиции и матрос с испанским

ребенком в Артеке. *Газета «Правда». 1937 г.*

ШПИОНОВ, ПРЕЗРЕННЫХ СЛУГ ФАШИЗМА,
ИЗМЕННИКОВ РОДИНЕ—РАССТРЕЛЯТЬ!
ВСЕГДА БУДЕМ ПОМНИТЬ
КАПИТАЛИСТИЧЕСКОМ ОКРУЖЕНИИ
Наше красноармейское слово—
уничтожить шпионскую гадину

Красная армия одобряет и поддерживает сталинские чистки. *Газета «Правда», 1937 г.*

Командующий Тихоокеанским флотом Н. Г. Кузнецов и командующий 1-й Особой армией Г. М. Штерн. 1*938 г.*

Краснофлотцы на охране тихоокеанских границ Родины. *Газета «Правда», 1938 г.*

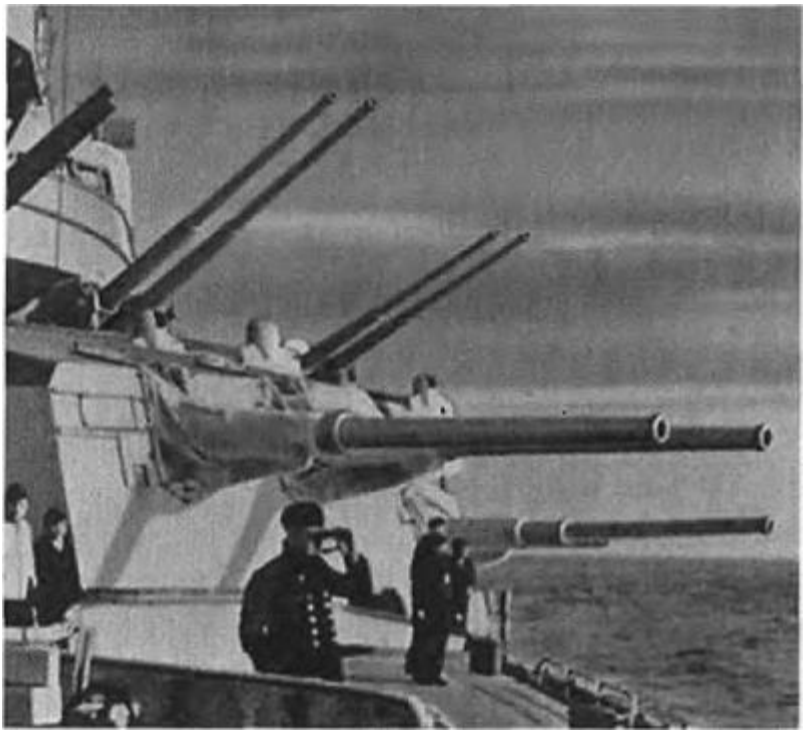
Экипаж майора В. И. Щелкунова у Ил-4. Летчики дальней морской авиации бомбили Берлин с острова Эзсль в августе 1941 года.

Лидер эсминцев «Ташкент» готовится в последний поход. *Севастополь. Июнь 1942 г.*

Эвакуация жителей Севастополя кораблями Черноморского флота. *Июнь 1942 г.*

Корабли Ладожской флотилии по Дороге жизни снабжают окруженный Ленинград. *Зима 1942 г.*

Гросс-адмирал Э. Редер, главнокомандующий германским военно-морским флотом в 1935–1943 годах.



Линкор «Шарнхорст» — ударная сила нацистского флота.

Орудия главною калибра линкора «Марат». *Балтийский флот 1940.*

Народный комиссар Рабоче- крестьянского флота Н. Г. Кузнецов проводит смотр кораблей Черноморского флота. *1939.*

Подводная лодка К-21 у причала после возвращения из боевого похода. *Северный флот. 1942.*

Линкор «Севастополь» ведет огонь по врагу. *1942.*

Морской десант под Керчью. *1942.*

Бомбардировщик Ил-4 морской авиации сбросил торпеду.

Вражеский эсминец торпедирован! *Балтийский флот. 1943.*

Друзья — советские и американские моряки на палубе крейсера «Милуоки». *1944.*

Бронекатера Дунайской флотилии на пути к Белграду. *1944.*

Десантники. Возвращая свою землю.

На Потсдамской конференции. В центре — Маршал Советского Союза Г. К. Жуков и Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов. *1945.*

Адмирал Победы. Нарком ВМФ СССР Н. Г. Кузнецов. *Май 1945 г.*

Не забывал адмирал Н. Г. Кузнецов основную силу флота — рядовой и младший начальствующий состав. 15 мая 1939 года он добился принятия постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О прохождении службы, увеличении окладов жалованья и улучшении дела подготовки рядового и младшего начальствующего состава РКВМФ». Согласно этому документу служба на кораблях и в частях увеличивалась до пяти лет, на береговой обороне — до четырех лет. Не ограничивались сроки

сверхсрочной службы, увеличивались оклады, продовольственные пайки младшему начальствующему составу сверхсрочной службы. Были приняты действенные меры по обеспечению жилплощадью семей сверхсрочников.

«Помни войну!» — именно этот макаровский лозунг стал стержнем в деятельности молодого советского флотоводца. Адмирал Н. Г. Кузнецов всегда думал о боеготовности доверенного ему флота. Скажем больше, вся многогранная деятельность флотоводца подчинялась высшей цели — боевой готовности. Уже 11 ноября 1939 года он утвердил первую инструкцию по оперативной готовности флота в целях предотвращения внезапного нападения.

Этим важным документом вплотную занимался начальник Главного морского штаба адмирал Л. М. Галлер. Оперативная готовность № 3 предусматривала шестичасовую подготовку всего личного состава, наличие на кораблях необходимого запаса топлива и боеприпасов. Готовность № 2 уже предусматривала трехчасовую готовность всех составных частей флота и возможность быть в повышенной боевой готовности длительное время. Готовность № 1 предусматривала готовность к немедленному отмобилированию всех сил и частей флота, усиление дозоров, запрещение вхождения в военно-морские базы. С момента подписания инструкции о введении готовности на флотах начались постоянные тренировки личного состава, доведение боеготовности до автоматизма. Параллельно дорабатывались документы и инструкции. Благодаря этой непрекращающейся деятельности Военно-морской флот своевременно и во всеоружии встретил и прошел все испытания страшной войны.

На плечи Н. Г. Кузнецова легла огромная государственная ответственность, связанная с подготовкой флота к войне и реализацией большой судостроительной программы. 6 августа 1939 года военно-морской нарком представил И. В. Сталину, В. М. Молотову и К. Е. Ворошилову переработанный вариант программы военного кораблестроения, которую предполагалось выполнить в течение 1940–1947 годов. Всего предполагалось построить 6 линейных кораблей, 4 тяжелых крейсера, 21 легкий крейсер, 12 лидеров, 86 эскадренных миноносцев, 201 подводную лодку. К июню 1939 года в постройке находилось 3 линкора, 2 тяжелых крейсера, 10 легких крейсеров, 49 лидеров и эсминцев, 12 сторожевых кораблей, 33 тральщика, 194 катера различных типов, 6 речных мониторов, 141 подводная лодка и 1026 вспомогательных судов и плавсредств.

В отличие от своих предшественников, полностью

игнорирующих такой класс кораблей, как авианосцы, адмирал Н. Г. Кузнецов, представлявший их место в составе «большого морского и океанского флота», включил в программу военного кораблестроения строительство двух авианосцев. Можно только сожалеть, что при корректировке программы в январе 1940 года они были исключены. По предложению наркома Кузнецова, учитывая нарастание угрозы нападения на нашу страну, СНК СССР 19 октября 1940 года пересмотрел программу кораблестроения и принял решение форсировать строительство легких сил флота. Это было важное решение, однако на его реализацию времени оказалось недостаточно. Тем не менее с начала 1939 года и по 1941 год общий тоннаж боевых кораблей ВМФ вырос почти на 160 тысяч тонн. К началу Великой Отечественной войны флот был почти полностью обновлен.

В предвоенные годы главной ударной силой армии считалась артиллерия, обретшая законный статус «бога войны».

Н. Г. Кузнецов основательно ознакомился с морской артиллерией во время учебы в военно-морском училище в 1922–1926 годах. В те годы курс артиллерии в училище вел известный теоретик и практик В. А. Унковский. Практические занятия проводил И. И. Грен, имевший опыт службы на различных должностях артиллерии Краснознаменного Балтийского флота. Деятельность адмирала Н. Г. Кузнецова в области развития морской артиллерии в предвоенные годы была многогранной. Он руководил разработкой и реализацией программ и планов создания и производства артиллерийских систем различного назначения. В этом отношении показательно, что при посещении Ленинграда летом 1940 года, несмотря на большую занятость, нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов по просьбе своего учителя И. И. Грена побывал на полигоне, где проводились испытания нового двенадцатидюймового орудия, которое адмирал назвал «лучшей пушкой в мире». В 1940 году в приказе он отмечал как большое достижение разработку опытного образца 406-миллиметрового орудия, испытания которого показали высокие результаты. Во время войны залпы из этого орудия встречали немецкие колонны на самых дальних подступах к Ленинграду.

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов самое пристальное внимание уделял строительству новых береговых батарей и оснащению их современными артсистемами. К этой работе были привлечены лучшие специалисты: С. П. Ставицкий, И. С. Мушнов, А. Б. Елисеев, С. И. Кабанов, С. И. Воробьев, Ф. М. Куманин и другие.

Назначенная приказом наркома ВМФ комиссия под руководством И. И. Грена провела работу по выбору позиций для

строительства батарей на побережье Финского залива, на островах Моонзундского архипелага и полуострова Ханко. Эта же комиссия разработала планы сухопутной, противодесантной и противовоздушной обороны.

Планы усиления береговой обороны и строительство новых береговых батарей неоднократно рассматривались в Кремле.

К началу войны береговая артиллерия включала 332 батареи, в составе которых имелось 1224 орудия. На всех флотах были разработаны и введены в действие наставления по боевой деятельности береговой артиллерии.

В декабре 1939 года по приказу наркома ВМФ и совместно с Главспецгидростроем был произведен выбор мест расположения военно-морских баз. В эти места были оперативно доставлены строительные материалы, и началось строительство. А. Н. Комаровский в «Записках строителя», изданных в 1972 году, писал: «У нас установились самые деловые и вместе с тем дружеские отношения с наркомом ВМФ адмиралом Николаем Герасимовичем Кузнецовым и адмиралом Львом Михайловичем Галлером. Во время войны созданные военно-морские базы (ВМБ) сыграли огромную роль — задержали врага, и ни одна база не сдалась врагу. Развернутые в большом масштабе строительные работы на флотах, к сожалению, не были завершены в связи с началом войны».

Адмирал Н. Г. Кузнецов всегда самокритично оценивал свою деятельность на посту наркома ВМФ. В своих мемуарах он писал о недоработках и досадных промахах, которые были допущены в предвоенные годы. С первых дней войны обнаружились слабость нашей защитной артиллерии, недооценка использования противником минного оружия, недостаточная защищенность баз флота с суши.

Особое внимание нарком ВМФ уделял реорганизации, укреплению и совершенствованию работы наркомата. 25 июля 1939 года СНК СССР утвердил предложения Н. Г. Кузнецова по реорганизации структуры морского ведомства. «Организация — ключ к победе» — так формулировал Николай Герасимович свое кредо. Главной целью наркомата стало создание коллектива ответственных, профессиональных и компетентных морских офицеров и служащих, вдохновленных общностью стоящих перед ними задач. «Объединяет коллектив не здание, в котором он работает, — считал Кузнецов, — главное, без чего он не может существовать, — единство цели, стремление каждого внести свой вклад».

В мае 1939 года состоялись большие учения Черноморского флота под флагом наркома ВМФ. Перед командным составом

флота ставились задачи — добиться высокой организации, дисциплины, отличной морской выучки, «знать в совершенстве вверенную технику и уметь ее использовать».

С 1940 года адмирал Н. Г. Кузнецов приказал проводить общефлотские учения не сезонно, а круглогодично, без деления на периоды и в любой обстановке, а боевое обучение в наступившем году начинать, исходя из уровня, достигнутого в истекшем. К примеру, общефлотские маневры Черноморского флота в 1941 году были проведены в июне и закончились за несколько дней до начала Великой Отечественной войны.

Еще в апреле 1941 года под руководством наркома Кузнецова было разработано Положение о тыле флота, в котором признавалось, что «тылом флота является совокупность органов, осуществляющих материально-техническое обеспечение боевой деятельности кораблей, военно-воздушных сил, береговой обороны и сухопутных частей флота».

Наркомат ВМФ занимал положение самостоятельной структуры в государстве. Больше того, только в СССР, в отличие от других государств мира, существовало отраслевое управление водным пространством страны. В тридцатых годах были созданы наркоматы морского, водного (речного) транспорта, рыбного хозяйства, мощные главки — Главсевморпуть, Гидрография и метеорология, ЭПРОН и другие структуры. Наркоматы морского и речного транспорта, Главсевморпуть осуществляли успешно межтеатровый маневр, и северный завоз снабжали всем необходимым полярные станции и арктические порты.

В России нарком военно-морского флота курировал наркоматы речного и рыбного флотов, судостроения, морского транспорта, так как все они являлись его стратегическими резервами. В годы Великой Отечественной войны многие речные пароходства со всеми службами переходили в оперативное подчинение командованию военно-морских флотов и флотилий. В гражданских морских учебных заведениях была организована военная подготовка студентов и учащихся, все они проходили обязательную службу в Военно-морском флоте. А во время войны командиры судов морского, тралового флота, Главсевморпути получили воинские морские звания от лейтенанта до контр-адмирала со всеми вытекающими последствиями. Таким образом, зоной интереса и ответственности наркома становился весь бассейн морей, рек и озер со всем промышленным и научным потенциалом, причалами, складами, судоремонтом, словом, всеми ресурсами прилегающих областей и краев. Кузнецов был одним из немногих руководителей в государстве, который ежедневно вмешивался в боевую и хозяйственную жизнь городов

по морскому периметру державы, но и во все ресурсы вдоль великих рек и озер страны. Это обстоятельство, конечно, налагало на наркома ВМФ гигантскую ответственность за свои действия и поступки.

Н. Г. Кузнецов по натуре был новатором. На протяжении всей своей кипучей деятельности он старался внедрять в Военно-морской флот все новое и современное. В 1939 году вышло два его приказа по флоту: «Об освоении и использовании новой техники» и «Об освоении новой техники и мерах борьбы с аварийностью на кораблях РК ВМФ». Умел смотреть в будущее «архангельский» адмирал.

В эти годы нарком ввел новый Корабельный устав Военно-морского флота, который представлял собой отнюдь не формальный документ. За семь лет, прошедших со дня принятия предыдущего устава, на флоте произошли большие изменения, он стал более мощным, энергонасыщенным, обновленным техническими средствами, улучшилась и организация военно-морской подготовки.

Большое внимание нарком уделял разработке морской тактике и оперативного искусства ВМФ. В 1939 году было создано «Наставление по боевой деятельности подводных лодок» (НПЛ-39). 26 января 1940 года приказом адмирала Н. Г. Кузнецова введено в действие временное «Наставление по ведению морских операций», в котором рассматривались задачи флота по борьбе с противником на морских сообщениях, действия против его баз и береговых объектов, а также обеспечение благоприятной оперативной обстановки на морском театре.

С конца ноября 1939 года по март 1940 года шла война с Финляндией. Бои приняли упорный характер. В ходе войны моряки-балтийцы успешно высадили десант на финских островах. В этой операции были задействованы авиация флота, крупные надводные корабли и подводные лодки. В ходе тяжелой зимней кампании моряки Балтийского флота не раз участвовали в совместных операциях на побережье Финского залива и Ладожского озера.

В боях с белофиннами участвовали и земляки наркома Кузнецова. Вот только один пример. Подводная лодка Щ-311 наводила страх на врагов. В тяжелых метеорологических условиях — в шторм, пургу и мороз, часто дрейфуя во льдах, экипаж лодки четко и своевременно выполнял боевые задания морского командования. За доблесть и мужество в боях с врагами подводная лодка была награждена орденом Красного Знамени, личный состав — орденами и медалями, а командир, уроженец Архангельской области Федор Григорьевич Вершинин, был

удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

В ходе боевых действий у адмирала Н. Г. Кузнецова ярко проявились командный характер и самостоятельность действий при принятии решений. Когда начальник Главного политического управления РККА Л. З. Мехлис и заместитель наркома обороны СССР Г. И. Кулик пытались давать командованию Балтийского флота некомпетентные указания, минуя Н. Г. Кузнецова, он в жесткой форме потребовал от представителей центра на фронте: «Без ведома Наркома ВМФ приказов флоту не отдавать»… Первое же столкновение «посланцев Кремля» с Кузнецовым привело их в оцепенение. Надо полагать, что непреодолимое решение молодого флотоводца было встречено «хозяином» его традиционной иронией и усмешкой в адрес горе-полководцев.

Красная армия и Военно-морской флот улучшили свое стратегическое положение. Трудно, большой кровью досталась победа в войне с Финляндией, но они подготовили оборону Ленинграда к предстоящим сражениям на суше и море в Великой Отечественной войне. Война вскрыла огромные недостатки в подготовке Красной армии, в результате Маршал Советского Союза К. Е. Ворошилов был снят с должности наркома, а на его место назначен Маршал Советского Союза С. К. Тимошенко.

Эта война выявила также уровень боевой подготовки частей и кораблей Балтийского и Северного флотов. Нарком ВМФ проанализировал и обобщил все недостатки в специальной директиве. Опыт войны использовался и при подготовке теоретических исследований. Так, Военно-морская академия издала капитальный труд «Ведение морских операций».

Осенью 1940 года, с учетом опыта Финской кампании было проведено большое учение, охватившее одновременно почти все районы Балтийского военно-морского театра. В нем участвовали до 200 боевых кораблей, морская авиация, береговые батареи. В ходе учений использовались почти все виды оружия того времени. Штабы авиационных соединений, надводных, подводных кораблей, военно-морских баз и береговой обороны получили навыки производства оперативных расчетов и управления в условиях рассредоточенного базирования.

В Доме Военно-морского флота состоялся разбор учений, проводившихся Краснознаменным Балтийским флотом. Вел совещание моряков народный комиссар ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов. С рекомендациями по ходу учений выступил заместитель наркома армейский комиссар 2-го ранга И. В. Рогов, начальник Главного морского штаба адмирал Л. М. Галлер, командующий флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц, член Военного совета флота дивизионный комиссар Яковенко, командиры

соединений, кораблей и частей флота.

В декабре 1940 года под руководством наркома ВМФ в Москве состоялось совещание, в работе которого принял участие весь руководящий состав флотов, флотилий и соединений, профессорско-преподавательский состав Военно-морской академии. Был заслушан доклад заместителя наркома ВМФ адмирала И. С. Исакова «О характере современной войны и операциях на море». На совещании выступили 30 руководителей всех родов ВМФ. В заключительном слове адмирал Н. Г. Кузнецов отметил, что «…сложное комбинирование операций при очень тесном, умелом и сложном взаимодействии целого рада сил и средств является системой в современных морских операциях». Он обобщил результаты боевой подготовки флотов и флотилий за 1940 год и определил ее задачи на 1941 год, обратив особое внимание на оперативно-тактическую подготовку.

Главный штаб подготовил и другой важный документ — «Инструкцию по оперативным готовностям» флотов. Разработка и внедрение этой системы — личная заслуга наркома ВМФ Кузнецова. Позднее в своих мемуарах он писал: «Опыт испанской войны не пропал. Внезапность налетов, особенно в начале войны, заставила нас задуматься над необходимостью постоянной готовности флота, и это было учтено в первые дни и часы нападения фашистской Германии на Советский Союз». Как уже говорилось, система оперативных готовностей прошла первые испытания на Тихоокеанском флоте в разгар хасанских событий. 23 июня 1939 года нарком ВМФ «в целях повышения боевой готовности флотов и флотилий» издал специальную директиву, вводившую трехступенчатую систему оперативной готовности: № 3 (повседневная), № 2 (повышенная), № 1 (полная), определявшую место и действия каждого — от командующего флотом до матроса.

В сентябре-октябре 1939 года Н. Г. Кузнецов провел ряд инспекционных поездок на флоты, в ходе которых обсудил с командующими конкретные вопросы боевой готовности. Заметим, что первый вариант «Инструкции по оперативным готовностям» был лично доработан Николаем Герасимовичем.

До начала Великой Отечественной войны этот документ неоднократно уточнялся и доводился до совершенства. И, как итог, в первые часы войны своевременно отданные наркомом ВМФ распоряжения по флотам на приведение сил в оперативную готовность № 1 позволили подготовить Военно-морской флот к отражению внезапного воздушного нападения противника и избежать потерь. Сегодня можно утверждать, что Кузнецов был рожден для таких грозных эпох.

Увенчавшиеся успехом усилия Н. Г. Кузнецова по укреплению Военно-морского флота не прошли незамеченными. 4 июня 1940 года с введением новых званий для высшего комсостава ему присвоили звание адмирала.

Следует упомянуть еще об одной интересной инициативе наркома ВМФ. 22 июля 1939 года по предложению Н. Г. Кузнецова было принято постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) об установлении ежегодного Дня Военно-морского флота СССР в каждое последнее воскресенье июля.

Адмирал Н. Г. Кузнецов вспоминал: «Впервые мысль о необходимости учреждения Дня Военно-морского флота была высказана во время первомайского парада на Красной площади в 1939 году. Когда по Красной площади стройными рядами красиво и слаженно маршировали курсанты Ленинградского военно-морского училища им. М. В. Фрунзе… И. В. Сталин, повернувшись ко мне, сказал: „Хорошее училище… По всему видно, что оно готовит для флота неплохих командиров“… Я же, воспользовавшись этим разговором, обратился к И. В. Сталину с предложением: „Неплохо было бы ввести День Военно-морского флота и широко отмечать его“ (до этого ежегодно 1 мая на флотах корабли, расцвеченные флагами, выстраивались для парада, но эти торжества проводились лишь в нескольких приморских городах — Кронштадте, Севастополе, Владивостоке) …»

24 июля 1939 года впервые в стране отмечался День Военно-морского флота СССР. На торжественном собрании актива общественных организаций Москвы в Зеленом театре ЦПКиО им. Горького нарком ВМФ Кузнецов выступил с докладом, в котором отметил, что: «Строительство мощного военного морского и океанического флота, достойного нашей великой Родины, — дело всего советского народа. В строительстве большого флота должна участвовать вся страна!» В Химках на Москве-реке был устроен водный праздник. Символично, что первое празднование Дня Военно-морского флота совпало с 35-летием Н. Г. Кузнецова. С тех, уже далеких, пор и до сегодняшнего дня этот праздник — один из самых любимых для архангелогородцев и жителей Северодвинска. Не случайно глава из воспоминаний адмирала Кузнецова, посвященная рассказу о праздновании Дня Военно-морского флота СССР, впервые была опубликована в Архангельске. После Дня ВМФ 27 июля в Кремле был устроен прием для командования всех флотов. Сталин любил флот и не пропускал случая подчеркнуть значение флота в судьбах страны.

Адмирал Кузнецов много внимания уделял популяризации среди населения Военно-морского флота. В эти годы был написан

для флота марш «Встречный», начали регулярно проводиться соревнования спортсменов-моряков.

Через год 27 июня 1940 года торжественно отмечался второй праздник Военно-морского флота. В Москве на торжественном собрании, посвященном этому событию, с докладом вновь выступил нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов. Как призыв прозвучали его слова, опубликованные в газете «Правда»: «Но было бы вредно и опасно говорить, что нами сделано все возможное. Нужно еще большее участие народа в деле строительства флота и всемерная ему помощь…»

В эти годы Кузнецов превратил Военно-морской флот в предмет национальной гордости. Россия переживала подъем морского духа и свежесть флотских устремлений. В народе слово «моряк», «матрос», «морской офицер» было в чести и почете.

Николай Герасимович Кузнецов был очень одаренным человеком, он любил русские народные песни и поэзию. Знаменитый певец Иван Козловский вспоминает, что благодаря «архангельскому» адмиралу русскому народу были возвращены уже почти забытые в тридцатых годах песни «Наверх вы, товарищи, все по местам» и «Калинка». Последняя впервые прозвучала перед моряками крейсера «Червона Украина». Тогда она всем очень понравилась. Командир крейсера Н. Г. Кузнецов рассказал об исполнении этой песни наркому обороны К. Е. Ворошилову, который поручил руководителю Ансамбля песни и пляски Красной армии Б. А. Александрову разучить «Калинку». Вскоре эта песня прозвучала на одном из концертов в Кремле, вошла в постоянный репертуар знаменитого армейского ансамбля и стала началом второй жизни «Калинки».

После того как Н. Г. Кузнецов возглавил наркомат ВМФ, коренным образом изменился статус военно-морской исторической науки, утвердился системный подход к руководству научной деятельностью в этой отрасли военно-морских знаний, а научные результаты, полученные в ходе военно-исторических исследований, стали оказывать непосредственное влияние на строительство и применение ВМФ.

В связи с началом Второй мировой войны им были приняты срочные меры по усилению исторического подразделения Главного морского штаба ВМФ. Уже 16 сентября 1939 года «для обобщения и изучения опыта войн на море и строительства ВМФ в СССР» на базе исторического отделения был сформирован самостоятельный исторический отдел во главе с капитаном 1-го ранга В. И. Кругловым.

В марте 1940 года для разработки очерка боевых действий на море в ходе советско-финляндской войны и материалов о

вооруженной борьбе на морских и океанских театрах Второй мировой войны была образована Историческая комиссия ВМФ.

В январе 1941 года исторический отдел был непосредственно подчинен заместителю начальника ТВШ ВМФ контрадмиралу В. А. Алифузову.

Известное начинание Максима Горького — написать историю заводов и фабрик — привлекло внимание наркомата ВМФ. В октябре 1940 года газета «Известия» опубликовала беседу с адмиралом И. С. Исаковым под заголовком «История боевых кораблей». Флотоводец, в частности, сказал: «Каждый корабль Военно-морского флота носит название. Это не просто наименование, написанное на борту корабля. „Марат“, „Кронштадт“, „Ленинград“, „Аврора“ или „Парижская коммуна“ — за каждым таким названием стоит славная боевая история, подвиги отважных моряков, героические дела кораблей, флотилий или дорогие всем имена». Для того чтобы рассказать о славном прошлом отечественных боевых кораблей, наркомат Военно-морского флота приступил к созданию «Истории кораблей Военно-морского флота СССР». Предполагалось подготовить и напечатать серию книг и брошюр. Этой популяризаторской деятельностью стала заниматься специальная комиссия, назначенная приказом народного комиссара ВМФ Кузнецова. В 1940–1941 годах в кратчайшие сроки были переподготовлены к переизданию и вышли в свет труды русских и зарубежных военно-морских теоретиков и историков: Ф. Ф. Веселаго, С. О. Макарова, А. Ф. Мэхэна, Дж. Корбетта, исторические работы А. В. Томашевича, И. С. Исакова, В. Е. Егорьева и других советских авторов.

По его приказу Центральная библиотека ВМФ перешла в ведение Центрального военно-морского музея и переведена из здания Главного адмиралтейства в здание бывшей фондовой биржи в связи с неблагоприятным положением с кадрами, средствами, помещением, не позволяющим Центральной библиотеке ВМФ полноценно развернуть работу.

В 1939 году по приказу наркома ВМФ была созданы Центральная поликлиника Военно-морского флота, морские госпитали, улучшилось медицинское обслуживание военных моряков и их семей.

Особая роль принадлежит наркому ВМФ Н. Г. Кузнецову в организации военно-морского образования. Обратимся к документам. На расширенном заседании Главного военного совета ВМФ СССР «Итоги боевой подготовки 1940 года и задачи на 1941 год» особое внимание было уделено вопросам подготовки специалистов флота. На нем выступили: заместитель наркома

ВМФ по кадрам корпусной комиссар С. П. Игнатьев, начальник управления военно-морских учебных заведений контр-адмирал К. А. Самойлов и многие-многие другие. Итоги этого важного разговора подвел адмирал Н. Г. Кузнецов. За его плечами были Высшее военное морское училище имени М. В. Фрунзе, Военно-морская академия, и он не понаслышке знал, что такое военно-морское образование. По инициативе адмирала Н. Г. Кузнецова была введена более длительная стажировка курсантов на боевых кораблях. Так, в 1941 году училище имени М. В. Фрунзе послало весь свой выпуск на пятимесячную стажировку, которая продолжалась с 7 февраля по 12 июня. Вводилась также специальная двухмесячная подготовка, которая предполагалась для выпускников по окончании ими училища и сдаче экзаменов, когда становилось ясно, куда, в каком количестве и по каким специальностям их нужно послать. Все это было нацелено на повышение уровня квалификации специалистов, назначаемых на подводные корабли и подводные лодки.

Многие мальчишки приморских городов мечтали стать настоящими моряками. Выше мы уже упоминали о том, что по предложению адмирала Кузнецова правительство приняло решение об открытии семи морских спецшкол, которые стали прообразами нахимовских училищ. Николай Кузнецов возрождал добрую традицию, заложенную еще Петром Великим, — готовить наиболее смелых и талантливых юношей к военно-морской службе. В то же время дальновидный флотоводец с помощью этих учебных морских заведений стремился восполнить кадровые потери, нанесенные флоту в ходе массовых репрессий тридцатых годов. Здание для 2-й Военно-морской специальной школы в Ленинграде нарком выбирал сам, и 30 октября 1940 года в день ее открытия выступил перед строем учащихся с напутственными словами. В канун Великой Отечественной войны была создана школа боцманов на Ладожском острове Валаам. По замыслу наркома ВМФ молодой боцман должен был стать стержневой фигурой для личного состава флота. К сожалению, в 1941 году мальчишки, не успев окончить учебу, шагнули в огонь войны, участвовали в обороне островов Ладожского озера, а также в боях на знаменитом «Невском пятачке».

Подготовка фашистской Германии к войне с Советским Союзом велась на широком фронте — от Баренцева до Черного моря. Скрыть концентрацию немецких войск на границе, передвижение германской военной техники и кораблей было невозможно.

С начала 1941 года поведение фашистов стало угрожающим,

начались вызывающие провокации на границе, грубые нарушения воздушного пространства. Адмирал Кузнецов прекрасно понимал, что немцы фотографируют базы, аэродромы, фарватеры, боевые корабли. Его задачей было сберечь флот от первого удара. В том, что война не за горами, он не сомневался. 17–18 марта немецкие самолеты по приказу Н. Г. Кузнецова были обстреляны флотской артиллерией под Либавой и на Северном флоте. Для такого решения надо было обладать смелостью. Вождь был крут на расправу. Адмирал Кузнецов ограничился выговором от Сталина за этот инцидент. Последовало распоряжение из Кремля: «Огня не открывать, а высылать свои истребители для посадки противника на аэродромы». «Я всегда понимал, что карьера в условиях работы при Сталине… — вещь весьма зыбкая и самодеятельность может обернуться самым неожиданным образом, — писал позднее Н. Г. Кузнецов. — Я… осмеливался возражать даже самому Сталину, когда считал это нужным для дела. На этом, собственно, я и „свернул себе шею“». Такие откровенные заявления написал флотоводец лишь для себя. И узнали мы об этих словах Н. Г. Кузнецова только после его кончины…

Еще летом 1940 года в Ленинград был доставлен купленный Советским Союзом в Рейхе недостроенный крейсер «Лютцов». Накануне войны Германия начала срывать поставки вооружения на строительство этого боевого корабля. При традиционной пунктуальности немцев это обстоятельство вызывало беспокойство у руководства ВМФ. К этому добавился отъезд на Родину около сотни немецких специалистов, занятых в достройке крейсера. К маю 1941 года на «Лютцове» осталось не более 20 инженеров, которые к середине июня также уехали в Германию. Военно-морской атташе фон Блумбах успел пересечь границу буквально в последние предвоенные часы.

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов неоднократно докладывал И. В. Сталину, Генеральному штабу и Наркомату обороны о выводе немецких кораблей из советских портов. Мы располагаем документом секретаря И. В. Сталина А. Н. Поскребышева: «Сегодня (14 июня. — *В. Б.)* Сталина И. В. в Кремле посетил адмирал Н. Г. Кузнецов. В докладе он упомянул, предоставив даже статистические данные, о выводе всех немецких кораблей из советских портов и просил разрешения вывести все советские корабли из немецких. „Хозяин“ выпроводил его вон. Неужели адмирал не читал сегодняшнее сообщение ТАСС, опровергающее провокационные слухи о нападении Германии на Советский Союз? Всюду провокации… Все наши враги и ложные друзья пытаются стравить нас с Гитлером в своих интересах…»

В то же время, забегая вперед по воспоминаниям адмирала

Кузнецова, когда началась война, 40 советских торговых судов были захвачены немцами и около 900 моряков различных специальностей были посажены в концлагеря. Все эти факты, как написано выше, были известны советскому руководству, но Кремль не прореагировал на них.

Наркомат обороны и его Генштаб предоставили возможность адмиралу самому принимать решения по подготовке к предстоящим военным действиям. Маршалы С. К. Тимошенко и Г. К. Жуков знали, что И. В. Сталин занимается строительством «большого флота» и вмешиваться в его дела опасно. Только поэтому Военно-морской флот оказался предоставленным сам себе, а молодой нарком ВМФ приобрел самостоятельность в принятии решений.

В обстановке надвигающейся угрозы нарком ВМФ адмирал Кузнецов берет всю ответственность за судьбу флота на себя, на свой страх и риск он начал действовать самостоятельно. В апреле — июне 1941 года проводятся строительство новых береговых батарей и аэродромов, проверки хода ремонта боевых кораблей, боевой готовности частей ПВО, фактической готовности флота, органов боевого управления и тыла к скрытному переводу на оперативную готовность № 1, а также учения различного масштаба.

В мае этого года по указанию наркома усиливаются разведка и дозорная служба, конкретизируются задачи флотов и военных флотилий по прикрытию государственной границы, разрабатываются мобилизационные планы. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов был непримирим к расхлябанности, строго спрашивал за нерадивость. Вот, например, что говорилось в одном из его приказов от 5 июня 1941 года: «Обнаруженные недочеты фактической оперативной готовности корабля, части, соединения флота доносить мне как о чрезвычайном происшествии. Выявлять лиц, проводивших последнюю проверку, и строго наказывать за случаи притупления внимания и очковтирательские заключения». Столь жесткий стиль приказа соответствовал обстановке. Немецкие, финские, румынские самолеты почти каждый день вторгались в воздушное пространство СССР. В первых числах июня в Румынии началась всеобщая мобилизация, а румынские и немецкие войска стали стягиваться к нашей границе. 16 июня советник полпредства СССР в Финляндии сообщил о высадке в портах Финляндии около 30 тысяч немецких войск и скрытой мобилизации в стране. Военно-морской атташе М. А. Воронцов сообщил о скором нападении фашистской Германии. Адмирал Н. Г. Кузнецов сделал единственно правильный вывод: война начнется в ближайшие

дни. По собственной инициативе нарком 16 июня 1941 года на оперативную готовность № 2 переводит Краснознаменный Балтийский флот. Такое же распоряжение от наркома получил Северный флот. Черноморский флот заканчивал свои учения и после 20 июня оставался в повышенной готовности. Перевод флотов в оперативную готовность № 2 производился, как отмечалось в приказе, «с учебной целью». Позднее Николай Герасимович так прокомментировал свое решение: «Пригодится, рассуждали мы, если обстановка не разрядится». Годами тренируемый сложный организм Военно-морского флота уверенно переходил в боевое состояние. Вступали в действие соответствующие инструкции и наставления военного времени. Боевые корабли пополнялись боезапасом и топливом, занимали заданные квадраты моря дозорные корабли — охотники, в боевое состояние переходили береговая оборона, морская авиация…

В ночь на 22 июня 1941 года на все флоты была послана срочная телеграмма о переводе их на высшую боевую готовность. Текст телеграммы был лаконичен: «СФ, КБФ, ЧФ, ПВФ, ДВФ. Оперативная готовность № 1 немедленно. Кузнецов». Получив сообщение о том, что в ноль часов двадцать минут телеграммы дошли до адресатов, нарком ВМФ не удовлетворился этим и лично переговорил по телефону открытым текстом, фактически нарушая секретность, не имея на то разрешения Сталина, с командующим Балтийским флотом Трибуцем, с начальником штаба Черноморского флота Елисеевым, с командующим Северным флотом Головко. Оставалось только ждать доклады с флотов. Ночь отсчитывала последние часы, отделявшие мир от войны…

Глава 6
«Принимаю ответственность на себя»

22 июня 1941 года началась война с фашистской Германией. Нарком Военно-морского флота Н. Г. Кузнецов в первые дни войны выдержал суровый экзамен на государственную, политическую и военную зрелость. В ночь с 21 на 22 июня адмирал Кузнецов и весь его штаб находились на работе. Это случалось нередко в предвоенные годы. Все зависело от «вождя народов», который много работал, в основном в ночное время. Приходилось руководителям всех рангов и званий помимо дневной работы подолгу далеко за полночь находиться в своих служебных кабинетах. Особенно тяжело было «жаворонкам», которые привыкли ложиться спать рано, но и вставали они в первые утренние часы. Адмирал Кузнецов был «жаворонком», и бороться со сном помогал стакан крепкого чая с лимоном. Этот напиток снимал усталость, успокаивал нервы…

Летние ночи короткие, и в Москве уже рассвело, когда в 3 часа 15 минут раздался звонок из Севастополя. Командующий Черноморским флотом вице-адмирал Ф. С. Октябрьский доложил своему наркому ВМФ о немецком воздушном налете. (Следует заметить, что решение об открытии огня по немецким самолетам принял начальник штаба Черноморского флота И. Д. Елисеев. Этот важный факт о первом налете немецкой авиации искажен во многих изданиях.) У адмирала Н. Г. Кузнецова уже не было сомнений — началась война! Об этом он немедленно сообщил в Кремль — наркому обороны С. К. Тимошенко и секретарю ЦК партии Г. М. Маленкову. «Г. М. Маленков вешает трубку, — вспоминал позднее эти первые трагические минуты адмирал Кузнецов. — Он, видимо, не поверил мне. Тогда я на свою ответственность приказал передать флотам официальное извещение о начале войны и об отражении ударов противника всеми средствами». «Принимаю ответственность на себя». Эти слова, произнесенные наркомом ВМФ ранним утром 22 июня 1941 года, стали его девизом на протяжении всех долгих 1418 дней и ночей Великой Отечественной войны.

Военные моряки, выполняя приказ адмирала Кузнецова, еще накануне, 21 июня, перешли на готовность номер один. Это смелое решение стало свершением жизни наркома ВМФ. Флот — единственный из всех видов вооруженных сил страны — встретил первый день войны во всеоружии. В этот день не был потерян ни один боевой корабль, ни один самолет из состава ВМФ…

22 июня фашистские самолеты совершили налет на главную базу Севастополя и на Измаил с целью заблокировать Черноморский флот. Электромагнитные мины были сброшены на входной фарватер Севастопольской базы и в Северной бухте. Вражеские самолеты встретил шквальный огонь зенитной артиллерии. Первые два вражеских самолета были сбиты в первое утро войны под Севастополем. В полной боевой готовности встретили ожесточенный огонь с румынской стороны корабли Дунайской флотилии. Воздушные атаки в этот день были совершены на Лиепайскую и Рижскую военно-морские базы Краснознаменного Балтийского флота. Магнитные мины были сброшены также в районе Кронштадта. Воздушное нападение было также совершено в район главной базы Северного флота — Полярный. Морская батарея старшего лейтенанта П. Ф. Космачева на полуострове Средний после получения приказа «готовность номер один» первым же выстрелом нанесла серьезные повреждения фашистскому тральщику.

Красная армия в первые дни несла огромные потери. Войска теряли связь, управление, попадали в окружение. На земле были уничтожены многие советские самолеты.

Уместно ознакомить уважаемого читателя с малоизвестным фактом. Уже в первый день войны Черноморская эскадрилья истребителей под командованием капитана Коробицына на подступах к Измаилу встретила 12 вражеских бомбардировщиков. Наши летчики смело врезались в боевой порядок противника и сбили пять самолетов. Этим был открыт боевой счет летчиков Черноморского флота.

Со второй военной ночи морская авиация флота стала наносить удары по базам, военным и промышленным объектам Румынии. Горели нефтехранилища в Констанце и Плоешти, взрывались поезда с цистернами нефти, рухнул в Дунай вместе с нефтепроводом пролет Чернаводского моста…

Дунайская военная флотилия с первых же дней войны приняла на себя удар врага. Противник пытался форсировать Дунай и Прут, уничтожить наши корабли, была обстреляна главная база флотилии Измаил с мониторов из Тулчи и береговых батарей с полуострова Сату-Ноу и правого берега Дуная. Моряки-дунайцы вместе с бойцами 14-го стрелкового корпуса не только отразили все вражеские атаки, но и сами на третий день войны перешли в наступление, высадившись на правый берег Килийского Горла, и овладели румынским побережьем Дуная на протяжении 70 километров. Это был первый десант в Великой Отечественной войне на территории противника!

22 июня нарком ВМФ приказал всем флотам: «Немедленно

начать постановку минных заграждений по плану прикрытия». Минные постановки морская авиация произвела у финских баз и портов и на коммуникациях в шхерном районе. В течение июня-июля авиация Краснознаменного Балтийского флота поставила несколько заграждений из 105 неконтактных мин на фарватерах в районе Аландских шхер и на подходах к Турку. Сторожевые корабли, тральщики и торпедные катера выставили еще 128 контактных мин на выходах из шхер у островов Утэ и Эре. В середине сентября в этом районе подорвался и затонул финский броненосец береговой обороны «Ильмарине».

Эффективность минных заграждений признана позднее главкомом немецко-фашистского флота гросс — адмиралом Редером, отмечавшим, что «много судов нарвалось на мины на южном краю заграждений в Балтийском море (Финском заливе. — *В. Б.),* что повлекло за собой большие потери в людях и технике».

Позднее Н. Г. Кузнецов вспоминал, что 21 июня около 17 часов нарком обороны и начальник Генштаба были вызваны к И. В. Сталину. 21 июня 1941 года в 20 часов 15 минут нарком обороны С. К. Тимошенко и начальник Генштаба Г. К. Жуков убедили И. В. Сталина утвердить директиву № 1 о приведении войск западных приграничных районов в боевую готовность, правда, с существенными ограничениями. В спешке забыли включить в директиву задачи Военно-морскому флоту. Таким образом, уже в то время под тяжестью неопровержимых доказательств того, что фашисты готовятся развязать войну, было принято решение привести войска в полную боевую готовность и в случае нападения врага отражать его атаки. То есть во второй половине дня 21 июня Сталин признал, что столкновение с Германией если не неизбежно, то весьма вероятно. Это подтверждается и тем, что вечером Сталин вызвал московских руководителей А. С. Щербакова и В. П. Пронина и приказал задержать секретарей райкомов ВКП(б) на рабочих местах и запретить им выезжать за город. «Возможно нападение немцев», — предупредил он. «Очень жаль, — констатировал адмирал Н. Г. Кузнецов, — что оставшиеся часы не были использованы с максимальной эффективностью…»

Начавшаяся война сразу поставила вопрос о внесении корректив в процесс кораблестроения. Чтобы как можно скорее пополнить флот новыми кораблями, адмирал Кузнецов приказал «сосредоточить все усилия и средства на ограниченном количестве направлений и объектов». 22 июня в адрес И. В. Сталина и председателя Госплана СССР Н. А. Вознесенского было отправлено донесение об ускорении строительства

береговых башенных установок для Краснознаменного Балтийского флота и приостановке строительства крейсеров в Ленинграде и Николаеве, готовность которых к этому времени оценивалась в 11–12 процентов.

10 июля 1941 года по докладу Н. Г. Кузнецова Государственный Комитет Обороны утвердил первый военный план строительства кораблей на второе полугодие и третий квартал 1941 года. В соответствии с планом прекращались работы по линкорам и тяжелым крейсерам, а усилия заводов сосредоточивались на постройке эсминцев, тральщиков, подводных лодок, катеров, подлежащих к сдаче в ближайшее время. До конца 1941 года флот получил 14 эсминцев, тральщик, 2 больших охотника, 23 подводные лодки, 97 катеров.

В октябре 1941 года адмирал Н. Г. Кузнецов вылетел на Север. Он посетил судостроительный завод № 402 в городе Молотовске, близ Архангельска. Работы по строительству линкора «Советская Белоруссия» были прекращены. Нарком флота ознакомился с ходом работ по строительству новой серии кораблей — больших охотников проекта 122 А. Основной задачей, возлагаемой на эти корабли, являлось несение дозорной и охранной службы на Беломорской военной флотилии и Северном флоте. Забегая вперед, сообщим читателям, что в 1944 году завод выпустил первую серию из восьми больших охотников проекта 122 А. В разгар подводной войны в арктических водах пополнение самого молодого Военно-морского флота современными боевыми кораблями было очень кстати.

В рекордные сроки появился так необходимый флоту тральщик проекта 253 (стотонник). Он проектировался специально для строительства на ленинградских заводах. В 1942 году началось его проектирование, а в январе 1944 года первый корабль уже был включен в состав Краснознаменного Балтийского флота. Позднее об этом строительстве тральщиков адмирал Н. Г. Кузнецов написал в своих мемуарах:

«Помню, как создавались новые 100-тонные тральщики. Несмотря на все трудности, мы потребовали от конструкторов, чтобы корабли были хорошие, с высокими боевыми качествами. В короткий срок был разработан проект такого корабля. Корпус его для облегчения изготовления делался с прямолинейными обводами. Но корабль получился довольно быстроходным, маневренным и устойчивым. Мы стали сооружать по пяти таких кораблей в месяц».

8 июля 1942 года Н. Г. Кузнецов и И. И. Носенко (наркомсудпром) подписали совместный приказ на разработку проекта унифицированного мореходного, боевого катера проекта

200 в четырех модификациях. Головной охотник ОД-200 был заложен в 1943 году, а весной 1944 года они начали поступать на флоты.

В составе флота совсем отсутствовали специальные десантные корабли. Конечно, построить во время войны полноценные десантные корабли не было возможности. Но удалось спроектировать десантный ботпроект 165. Их построили около ста ботов, которые широко использовались при высадке десантов во второй половине войны.

Благодаря самоотверженному труду судостроителей с 22 июня 1941 года по 9 мая 1945 года наш флот получил 2 крейсера, 18 эсминцев, 54 подводные лодки, 2 монитора, сторожевой корабль, 3 тральщика и 18 больших охотников. Большинство из них были заложены еще в предвоенные годы.

А Великая Отечественная война только начиналась…

23 июня, на основании постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б), было объявлено об образовании Ставки Главного командования. Председателем Ставки стал нарком обороны С. К. Тимошенко, а ее членами — Г. К. Жуков, И. В. Сталин, В. М. Молотов, К. Е. Ворошилов, С. М. Буденный и Н. Г. Кузнецов.

30 июня 1941 года на основании постановления Президиума Верховного Совета СССР, Совета Народных Комиссаров СССР и Центрального Комитета ВКП(б) был образован Государственный Комитет Обороны, который сосредоточил всю полноту власти в государстве. В него вошли И. В. Сталин (председатель), В. М. Молотов (заместитель председателя), К. Е. Ворошилов, Г. М. Маленков, Л. П. Берия. Позднее постановлением Президиума Верховного Совета СССР от 3 февраля 1942 года в состав ГКО были введены А. И. Микоян и Н. А. Вознесенский, а 22 ноября 1944 года — Н. А. Булганин.

8 декабря 1942 года Постановлением ГКО принято решение «Об утверждении Оперативного бюро ГКО», к ведению которого было отнесено 14 наркоматов, включая военную промышленность и все базовые отрасли промышленности. В состав Оперативного бюро ГКО вошли В. М. Молотов, Л. П. Берия, Г. М. Маленков, А. И. Микоян.

10 июля 1941 года было принято постановление ГКО «О преобразовании Ставки Главного Командования и создания Главных Командований Северо-западного, Западного и Юго-западного направлений». Ставка Главного командования была преобразована в Ставку Верховного командования в составе Председателя Государственного Комитета Обороны И. В. Сталина, заместителя Председателя Государственного Комитета Обороны В. М. Молотова, маршалов С. К. Тимошенко, С. М. Буденного,

К. Е. Ворошилова, Б. М. Шапошникова и начальника Генштаба генерала армии Г. К. Жукова.

Поздно вечером 23 июня Николай Кузнецов был вызван к Сталину. В кабинете находились члены Политбюро ЦК ВКП(б) и нарком обороны. Заслушав сообщение наркома ВМФ о положении на флотах, И. В. Сталин разрешил нанести совместный удар авиации и надводных кораблей по румынской военно-морской базе Констанца. Он также поддержал предложение начать активные минные постановки в водах противника. Возросла минная угроза и для советского Военно-морского флота. На Балтике подорвался и погиб эсминец «Гневный», получил серьезные повреждения крейсер «Максим Горький».

На Балтике счет сбитым самолетам врага открыл 23 июня 1941 года заместитель командира 13-го авиаполка капитан Антоненко. На следующий день 9 самолетов СБ и 23 самолета ДБ-3, которыми командовал полковник Е. Н. Преображенский, первыми на Балтике нанесли удар по военно-морской базе противника Мемелю, потопили транспорт, разрушили причал и портовые сооружения.

В первый день войны на Севастополь были сброшены не бомбы, а самые современные электромагнитные мины. Военные моряки пытались разгадать секрет коварных новинок. Нарком ВМФ Кузнецов обратился с просьбой ускорить научные работы по этой проблеме к ученым Ленинградского физико-технического института (ЛФТИ). В августе 1941 года на Черноморский флот прибыла группа научных работников во главе с И. В. Курчатовым и А. П. Александровым. Спустя годы эти два молодых профессора станут гордостью советской и мировой науки. Ученые вместе с флотскими минерами часто с риском для жизни разбирали взрывные устройства немецких мин в поисках секретов нового оружия. Этот поиск иногда называли игрой со смертью. Но эта была не игра, а сознательная боевая работа флотских минеров и ученых. Вскоре эту непростую задачу удалось решить, и на флоте была создана противоминная защита кораблей. Советские тральщики были снабжены новыми тралами, а крупные корабли постепенно оборудовались специальными противомагнитными обмотками, для чего потребовалось огромное количество особого электрического кабеля. Предприятия Ленинграда, Таллина, Севастополя, Владивостока, Мурманска и Архангельска отдали все запасы кабеля, годного для этой цели. Сотрудничество Н. Г. Кузнецова с И. В. Курчатовым и А. П. Александровым продолжалось и в последующие годы, особенно в связи с созданием ракетно-ядерного подводного флота…

Вспоминая начальный период войны на Балтике, адмирал

Ю. А. Пантелеев отмечал: «На море инициатива находилась в наших руках. Противник не смог сорвать ни развертывание наших подводных лодок в Балтийском море, ни постановку оборонительных минных заграждений в Финском заливе. Его первые удары с воздуха по нашим базам тоже оказались безуспешными».

Перед войной и в начале ее И. В. Сталин считал, что Военно-морской флот никаких серьезных заданий выполнить не в состоянии. Поэтому он, недооценив операции на морях, решил флоты сразу оперативно подчинять фронтам, а иногда и армиям, как это случилось с Черноморским флотом. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов прилагал все усилия, чтобы убедить вождя в ошибочности такой позиции. И это ему удавалось, особенно в последние годы.

В первые дни войны громадные потери понесла Красная армия. Только в первый день наша авиация лишилась 1200 самолетов, из них 900 были уничтожены на земле. Гитлеровцы трубили на весь мир, что советская авиация разгромлена. В конце июля был совершен первый вражеский налет на Москву. У наркома Военно-морского флота возникла дерзкая идея — совершить ответный налет на Берлин. Н. Г. Кузнецов вместе с адмиралом В. А. Алафузовым разрабатывает план нанесения авиацией Балтийского флота бомбовых ударов по столице рейха. Аэродром острова Эзель в Прибалтике еще удерживали наши войска, хотя он уже находился в тылу противника. Налет предполагалось совершить на самолетах ДБ-3.

К подготовке воздушной операции были привлечены командующий ВВС ВМФ С. Ф. Жаворонков, командир полка полковник Е. Н. Преображенский, штурман полка П. И. Хохлов. Когда расчеты были подготовлены, адмирал Кузнецов доложил И. В. Сталину о своей инициативе. Ставка одобрила план действий военных моряков. Нарком ВМФ лично организовывал операцию, контролировал ее проведение и отвечал перед Ставкой за ее успех или неудачу. 8 августа 1941 года 15 тяжелогруженых советских бомбардировщиков с аэродрома Кагул острова Эзель взлетели в воздух и взяли курс на Берлин. Адмирал Н. Г. Кузнецов описал в своих мемуарах эту уникальную операцию: «Смелость и разумный риск, основанный на точном расчете, оправдали себя. Немцы не ожидали такой дерзости. Во время подхода наших самолетов к цели они сигналами с земли запрашивали: что за машины, куда летят? Считая, что сбились с пути свои, летчикам предлагали сесть на один из ближайших аэродромов. Загипнотизированные геббельсовской пропагандой, дежурные наблюдательных постов не допускали даже мысли, что

над их головой могут появиться советские самолеты. Полчища фашистов рвались в те дни к Ленинграду, к Москве. В Берлине считали, что близка заветная цель, а в это время русские летчики на высоте 7 тысяч метров шли на столицу третьего рейха…»

Достигнув цели, все самолеты сбросили бомбы на ночной Берлин и легли на обратный курс. Так состоялась первая в истории Отечественной войны атака советской морской авиации на немецкую столицу.

Немецкие радиостанции по-другому рассказали об этом налете: «В ночь с 7 на 8 августа крупные силы английской авиации пытались бомбить Берлин. Действиями истребителей и огнем зенитной артиллерии основные силы авиации противника рассеяны. Из прорвавшихся к городу 15 самолетов 6 сбито».

Англичане эту фальшивку опровергли. А Сталин высоко оценил первый налет авиации на столицу рейха и сказал Н. Г. Кузнецову: «Англичане и немцы во всем разберутся сами, а ваши морские летчики достойны самых больших похвал. Они первыми по воздуху проложили путь на Берлин. Этот факт имеет историческое значение».

За первым налетом последовали другие. В августе 1941 года Берлин бомбили земляки адмирала Н. Г. Кузнецова — командир сводной группы дальних бомбардировщиков Василий Иванович Щелкунов и его штурман Василий Иванович Малыгин. Командир полка Е. Н. Преображенский также был северянином, уроженцем Вологодской области. Последний налет на столицу рейха был совершен 5 сентября 1941 года. Когда пришлось оставить Таллин, полеты с прибалтийских островов стали невозможными. Всего за десять полетов на Берлин было сброшено 311 бомб, вызвавших 32 пожара. Многих участников тех дерзких полетов по представлению наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова наградили орденами, а Е. Н. Преображенский, П. И. Хохлов, В. А. Гречишников, А. Я. Ефремов, В. И. Малыгин, М. П. Плоткин и В. И. Щелкунов были удостоены звания Героя Советского Союза. Адмирал Кузнецов специально вылетел на Балтику для вручения правительственных наград летчикам, которые первыми по воздуху проложили путь на Берлин. Так родилась слава 1-го минно-торпедного полка и его командира Е. Н. Преображенского — впоследствии генерал-полковника, командующего авиацией Военно-морского флота (1950–1962 годы) и его штурмана П. И. Хохлова, закончившего службу начальником штаба авиации ВМФ.

В начальный период войны морская авиация понесла значительные потери в борьбе с превосходящими силами противника, который был лучше вооружен и более опытен. Но с

1943 года на вооружении действующих флотов появились современные самолеты: Ил-4, Ту-2, Пе-2, Ил-2, Ил-10, Як-3, Як-9, Ла-5. Летно-тактические характеристики не уступали зарубежным образцам.

Совершенствовались и средства поражения. Выросла роль штурмовой авиации в войне на море. На Балтике в 1943 году была сформирована штурмовая авиация, а в мае 1944 года на этот флот была переброшена еще одна штурмовая дивизия, прославившаяся на Черном море. В ее составе был и летчик-штурмовик старший лейтенант Георгий Андреевич Кузнецов, Герой Советского Союза, будущий генерал-полковник, командующий авиацией ВМФ в 1982–1988 годах.

В годы Великой Отечественной войны флотская авиация стала главной ударной силой Военно-морского флота СССР. На долю морской авиации приходится более половины общего тоннажа потопленных боевых и вспомогательных кораблей противника, его транспортных средств. За время войны авиация Военно-морского флота произвела 384 тысячи боевых вылетов и уничтожила 5,5 тысячи самолетов противника, потоплено 407 боевых кораблей и 371 транспорт с войсками и грузами. Именно в ходе Великой Отечественной войны морская авиация обрела статус и славу одной из главных сил ВМФ, внесла существенный вклад в завоевание Великой Победы. Родина высоко оценила ее боевую деятельность: 57 государственных наград украсили знамена полков и дивизий, 262 морских летчика удостоены звания Героя Советского Союза, а пятеро из них дважды. Это Б. Ф. Сафонов, А. Е. Мазуренко, В. И. Раков, Н. Г. Степанян и Н. В. Челноков.

В начальный период войны стремительное продвижение немецких войск в глубь страны привело к потере громадной территории, многих баз Военно-морского флота — Либавы, Одессы, Таллина и Севастополя. В этих условиях советскому флоту пришлось на время отказаться от активных самостоятельных действий, подчиниться сухопутным войскам, а корабли, авиация, береговая оборона и части морской пехоты оказывали фронтам посильную помощь на приморских направлениях. Военно-морской флот перевозил миллионы людей и миллионы тонн различных грузов.

В войне с Советским Союзом гитлеровское командование использовало лишь часть своего флота, которому по плану «Барбаросса» предписывалось избегать морских сражений. Вследствие этих причин в Великой Отечественной войне не было ни одного крупного сражения на море.

Немецкое командование рассчитывало захватить советские

военно-морские базы с суши и тем самым обречь на неминуемую гибель Балтийский, Черноморский и Северный флоты. Поэтому одной из важнейших задач ВМФ стала оборона крупных военно-морских баз, без которых флот существовать не мог. «Главная задача нашего флота, — писал нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов в июне 1944 года в журнале „Морской сборник“, — с первого числа войны, заключалась в том, чтобы прочно обеспечить стратегические фланги наших армий от всяких „неожиданностей“ и „сюрпризов“ с моря, от десантов и ударов вражеского флота, оказывая всемерную поддержку активным операциям наших войск в приморских районах. И можно сказать, что эта задача была с честью решена нашим флотом».

Адмирал Н. Г. Кузнецов как представитель Ставки по использованию сил флота часто выезжал на флоты, чтобы лично руководить наиболее ответственными операциями. Нарком ВМФ имел постоянную тесную связь и взаимопонимание с начальником Генерального штаба Б. М. Шапошниковым и А. В. Василевским. Скажем читателям больше, легендарных военачальников объединяли дружеские отношения. А это было немаловажным фактором в организации совместных военных действий. А ведь силы Военно-морского флота принимали самое активное участие и в обороне побережья Балтики, Черного, Азовского, Баренцева морей, и в разгроме фашистских войск под Москвой, Ленинградом и Сталинградом, в Заполярье, на Кавказе, в Прибалтике, а также в завершающих сражениях советских Вооруженных сил в Европе и под Берлином.

В ходе войны адмирал Н. Г. Кузнецов всегда проявлял инициативу, его предложения были глубоко обоснованными и, как правило, находили поддержку Ставки Верховного главнокомандования.

Для непосредственного влияния на ход событий на места боев нарком посылал своих заместителей. Представителями на флотах и в сухопутных войсках были адмиралы И. С. Исаков, Г. И. Левченко и армейский комиссар 2-го ранга И. В. Рогов.

Расскажем читателям о заместителях Н. Г. Кузнецова в годы Великой Отечественной войны.

Биография Ивана Степановича Исакова типичная для того времени. Он родился 22 августа 1894 года в селе Аджикенд Азербайджана. Детство прошло в грузинском городе Тифлисе. С февраля 1917 года «уроженец гор» служил мичманом на эсминце «Изяслав», он участник Ледового похода Балтийского флота. В 1919 году после окончания курсов командиров траления и заграждения И. С. Исаков стал помощником командира сторожевого корабля «Кобчик», принимал участие в отражении

нападения английских торпедных катеров и авиации на корабли в Кронштадте. Проходил службу в Каспийской флотилии, участник боев против белогвардейцев и английских интервентов. С января 1920 года он служил командиром тральщика «Якорь» на Балтийском флоте. С ноября 1922 года Иван Степанович на штабной работе. В 1933 году он возглавлял экспедицию особого назначения (ЭОН) по переводу кораблей с Балтийского на Белое море по Беломорско-Балтийскому каналу. И. С. Исаков служил начальником штаба, командующим Балтийским флотом, с апреля 1939 года 1-й заместитель наркома ВМФ.

С начала Великой Отечественной войны адмирал И. С. Исаков находился в Ленинграде, координировал боевые действия Балтийского флота, Ладожской и Чудской флотилий с сухопутными войсками при обороне Северной столицы. В октябре 1941 года он вместе с командованием Черноморского флота и Закавказского фронта готовил десантную операцию на Керченский полуостров. В апреле 1942 года адмирал И. С. Исаков назначен заместителем главнокомандующего и членом военного совета Северо-Кавказского направления, затем Северо-Кавказского фронта. Был тяжело ранен, у него началась гангрена в бедре, пришлось ампутировать ногу. В эти тяжелые минуты, когда решался вопрос о жизни прославленного адмирала, Н. Г. Кузнецов направил в госпиталь лучших флотских хирургов и тёрапевтов. В эти трагические минуты тяжело раненный И. С. Исаков получил телеграмму, подписанную И. В. Сталиным и Н. Г. Кузнецовым: «Сочи. Адмиралу Исакову. Не теряйте мужества. По мнению врачей, вы можете выздороветь. Ваша жена вылетела к вам. В случае трагического исхода лучший эсминец Черноморского флота будет назван „Адмирал Исаков“. Желаем здоровья». И. С. Исаков победил смерть, и после выздоровления с 1946 года — начальник Главного штаба ВМФ, заместитель главкома ВМС.

Вице-адмирал Г. И. Левченко вышел из простой крестьянской семьи с Украины. Юношей он учился в Кронштадской школе юнг. Затем был комендором на крейсерах «Паллада» и «Адмирал Макаров». В годы Октябрьской революции ходил в звании унтер-офицера на эсминце «Забияка». В его служебном списке — командир легендарной «Авроры», участник штурма Зимнего. В 1938 году раскрылся флотоводческий талант флагмана Левченко. Он стал командующим Балтийским флотом, корабли и моряки успешно выполняли учебные задачи в сложных условиях плавания, порядок и дисциплина стали нормой для балтийцев. В 1939 году адмирал Г. И. Левченко стал заместителем наркома ВМФ. В первые дни войны он был командирован на

Черноморский флот, был командующим войсками Крыма. В конце ноября 1941 года вице-адмирал Г. И. Левченко был разжалован до капитана 1-го ранга и арестован за сдачу немецким захватчикам значительной части Крыма с городом Керчь. От окончательной расправы своего заместителя спас адмирал Кузнецов, направив его на Балтийский флот для продолжения службы. В 1942–1944 годах он командовал Ленинградской и Кронштадтской военными базами.

В мемуарах Н. Г. Кузнецова немало теплых слов посвящено его заместителю Ивану Васильевичу Рогову, который постоянно был среди моряков, беседовал с ними по душам на различные темы. Политработник И. В. Рогов не любил позерства и всегда умел находить верный путь к сердцам людей. Заканчивая беседу, он обязательно высказывал свое твердое мнение, не стремился выглядеть «добрым дядюшкой» перед своими собеседниками.

19 июня 1941 года, когда флоты были переведены на повышенную боевую готовность, И. В. Рогов сразу выехал на Балтику.

Генерал-лейтенант береговой службы И. В. Рогов прекрасно понимал роль печатного слова в политическом воспитании личного состава. Он уделял особое внимание флотским газетам, и в первую очередь центральному органу Военно-морского флота — газете «Красный флот». Он просматривал всю книжную продукцию, выпускавшуюся Военно-морским издательством, поддерживал пожелание наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова переиздавать книги по истории русского флота. Начальник главного политуправления ВМФ всегда оказывал помощь редакции журнала «Морской сборник», на страницах которого появлялись содержательные статьи о передовом, боевом опыте командиров и политработников Военно-морского флота.

За семь лет совместной работы во флоте у Н. Г. Кузнецова и И. В. Рогова сложились хорошие личные отношения. «Однако утверждение, — писал Н. Г. Кузнецов, — что у нас с ним не было расхождений во взглядах, не соответствовало бы истине. Генерал И. В. Рогов был членом ЦК ВКП(б) и по своему характеру человеком принципиальным, стремился отстаивать свою точку зрения, а если нужно, обращался в высшие инстанции для разрешения возникавших разногласий». Адмирал Кузнецов прекрасно знал, что политорганы в Красной армии и Военно-морском флоте призваны не только заниматься политико-воспитательной работой с личным составом, но и «присматривать», а иногда и «стучать» в высшие партийные инстанции на строевых командиров.

К сожалению, не знал Николай Герасимович, что член

Военного совета ВМФ генерал-лейтенант И. В. Рогов неоднократно доносил Г. М. Маленкову на своего наркома ВМФ, и в частности сообщил в «черных красках» о провале операции по разгрому немецкого флота в Военно-морской базе Феодосии. Копии этих донесений шли в адрес И. В. Сталина. В настоящее время часть этих кляузных документов опубликована.

Приведу еще один характерный пример взаимоотношений руководителей ВМФ. После войны секретарь ЦК ВКП(б) А. А. Жданов вызвал главкома ВМС Н. Г. Кузнецова и ЧВС ВМФ И. В. Рогова. В кремлевском кабинете уже сидел Н. А. Булганин и подергивал свою бороду. Это обстоятельство не предвещало приятного разговора. «Почему не отправлены команды моряков в Италию, ведь там их ждут трофейные корабли?» — резко спросил член Политбюро ЦК ВКП(б). Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов спокойно объяснил, отчего произошла задержка. Но этот ответ не удовлетворил партийных бюрократов. «Кто виноват в задержке экипажей?» — строго спросил А. А. Жданов. Адмирал Н. Г. Кузнецов всегда брал вину за происходящее на флоте на себя. Тогда секретарь ЦК ВКП(б) обратился к члену Военного совета ВМФ генерал-лейтенанту И. В. Рогову. «Главком определил сроки формирования команды, а они оказались нереальными», — вызывающе ответил ЧВС ВМФ. Иван Васильевич Рогов побоялся разделить ответственность с главкомом ВМС и признать свои упущения в воспитательной работе с личным составом формирующих команд моряков.

В результате постановлением Совета Министров СССР от 19 сентября 1946 года главнокомандующему ВМС адмиралу Н. Г. Кузнецову было поставлено на вид за «недостаточное внимание к руководству по переводу судов в Советский Союз». Для генерал-лейтенанта И. В. Рогова этот инцидент в Кремле стоил «кресла» ЧВС, он был переведен с флота в другие войска на нижестоящую должность…

В годы Великой Отечественной войны в аппарате Главного политуправления ВМФ помощником по комсомолу служил молодой флотский офицер Федор Васильевич Виноградов, который позднее работал секретарем Архангельского обкома КПСС. Ф. В. Виноградов всегда с особой гордостью вспоминал свою службу во флоте под руководством замечательных наставников — адмирала Н. Г. Кузнецова и генерала И. В. Рогова.

Вернемся вновь к тяжелейшему первому году Великой Отечественной войны.

18 октября 1941 года ГКО принял решение сформировать 25 морских стрелковых бригад. Народный комиссар флота адмирал Н. Г. Кузнецов отдал приказание выделить с флотов 35–40 тысяч

моряков, которые должны были стать костяком этих бригад.

В опубликованной после войны книге мемуаров «Война на море 1939–1945» один из гитлеровских адмиралов, а затем командующий военно-морским флотом ФРГ Фридрих Руге пишет, что советский флот выполнял не свойственные ему задачи, принимая участие в боевых действиях совместно с сухопутными войсками. По мнению Ф. Руге, в этом сказалась слабость нашего флота, якобы неспособного выполнять свои прямые задачи. «На деле же в этом была сила нашего флота», — ответил ему адмирал Н. Г. Кузнецов в своей книге «Курсом к победе»: «В Одессе, Севастополе, на Ханко и Севере моряки действовали, сообразуясь с общей стратегией: сражаться с врагом, где бы ни довелось — на море, в воздухе и на суше…»

Морская пехота! Ее слава родилась еще на заре создания регулярной русской армии. В блестящую победу над шведами в знаменитом Гангутском сражении внесли свой вклад и поморы, которые управляли галерами и героически сражались в полках морской пехоты. Русская морская пехота прославилась при Ф. Ф. Ушакове во время штурма крепости Корфу, морские пехотинцы участвовали в Бородинской битве, сражались в Севастополе в годы Крымской войны… Во время Великой Отечественной войны фашисты прозвали советских моряков «шварце тодт» (черная смерть), один только внешний вид матросов в бушлатах, тельняшках и бескозырках наводил страх и ужас на врага. Опоясав бушлаты патронташами, подвесив на ремне гранаты, матросы подчас прямо с боевых кораблей Балтийского и Черноморского флотов шли на передовой край.

«Правильно ли, что моряки использовались на берегу?» — задавался вопросом адмирал Н. Г. Кузнецов и уверенно отвечал на него: «Да, это целиком соответствовало нашей военной доктрине, которая требует направлять все усилия для достижения единой цели. Полмиллиона моряков сражались на берегу. Вдумайтесь в эту цифру. Ведь флот по сравнению с другими видами Вооруженных сил имеет относительно мало личного состава. И конечно, мы такое количество не набрали бы на кораблях. Встали под ружье все поколения советских моряков — от подростков-юнг до людей пожилого возраста».

Перед Великой Отечественной войной в Советском Союзе морской пехоты было немного. Первый месяц войны родил невиданную до сих пор по ярости наступления морскую пехоту. Велика заслуга Н. Г. Кузнецова во всемерной поддержке оформления нового рода войск, который вписал не одну героическую страницу в летопись боевой славы советского народа и стал весомым фактором войны.

Как правило, в стрелковой дивизии в три раза больше бойцов, чем в бригаде морской пехоты. Война — самый тяжелый экзамен! И она показала, что по боевой стойкости в обороне и натиску в атаке бригада морской пехоты превосходит как минимум одну стрелковую дивизию, а то и две, если не считать дивизии, укомплектованные северянами, сибиряками и пограничниками. Вспоминает генерал армии Н. Г. Лященко, который в годы Великой Отечественной войны командовал отдельной морской стрелковой бригадой: «Узнав о боевых действиях бригады, Николай Герасимович сказал мне: „Молодец!“ Такая оценка боевой работы со стороны члена ставки Верховного главнокомандования мне была особенно дорога».

В первой половине октября, как уже отмечалось выше, нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов в соответствии с постановлениями ГКО и Ставки ВГК приказал выделить с флотов 40–55 тысяч моряков для формирования 25 морских стрелковых бригад. По его приказу для обороны Москвы было сформировано шесть бригад из числа личного состава ТОФА и Амурской флотилии. В январе 1942 года адмирал Н. Г. Кузнецов подписал приказ № 0018 о формировании отдельных батальонов морской пехоты.

Враг рвался к Москве. Несмотря на большие потери в живой силе и боевой технике, фашисты всеми силами стремились захватить столицу СССР. Гитлер бросил в бой сорок два процента солдат и офицеров, пятьдесят семь процентов танков, сорок пять процентов орудий и минометов, более тридцати одного процента самолетов, действовавших на всем советско-германском фронте. Силы противника явно превосходили наши, и во много раз. Москва героически защищалась. Из моряков-добровольцев, выразивших желание участвовать в обороне столицы, был сформирован 1-й Московский отдельный отряд моряков под командованием полковника А. М. Смирнова. 17 ноября 1941 года адмирал Н. Г. Кузнецов вручил новой части Военно-морской флаг СССР. Спустя годы Николай Герасимович рассказывал: «Помнится, как во дворе Хамовнических казарм выстроились бойцы отряда. Знамя новой части развевалось на холодном ноябрьском ветру. После короткого митинга, на котором воины дали клятву, отряд с песней двинулся по московским улицам, чтобы занять отведенный ему рубеж…»

Адмирал Кузнецов часто вспоминал прифронтовую столицу, настороженную и суровую. Навсегда осталось у него в памяти торжественное заседание, посвященное 24-й годовщине Великого Октября, проходившее в вестибюле станции метро «Маяковская». Именно здесь прозвучал лозунг «Смерть немецким оккупантам», который стал общенародным.

Важное морально-политическое значение имел парад войск 7 ноября. Не последнюю роль в этот день сыграл прогноз погоды, переданный с метеостанций Арктики. Прогноз подготовили полярники и моряки Северного флота. В этот день в Москве шел снег, нависли тяжелые, серые тучи и фашистская авиация не смогла помешать Параду.

Над Красной площадью по радио прозвучал знакомый всем голос Левитана: «Внимание, внимание! Говорят все радиостанции Советского Союза. Центральная радиостанция Москвы начинает передачу с Красной площади парада частей Красной Армии, посвященную 24-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции!..»

Адмирал Н. Г. Кузнецов с Мавзолея видел всю Красную площадь, застывшие в четком строю войска, маршала Буденного, который на коне принимал парад Московского гарнизона.

Участники парада услышали хрипловатый голос вождя: «Мы имеем замечательную армию и замечательный флот, грудью отстаивающие свободу нашей Родины»… Весь мир, особенно население оккупированных республик и областей Советского Союза, почувствовал суровое дыхание Красной площади и клятву бойцов и моряков, данную в этот день: «Москву не отдадим!» В военном параде участвовали 1-й Московский морской отряд и две курсантские роты, созданные в августе 1941 года по приказу адмирала Л. М. Галлера. С парада курсанты вместе с бойцами 316-й стрелковой дивизии генерал-майора И. В. Панфилова ушли на фронт, приняли на себя мощный удар вражеских танков под Волоколамском.

В составе 1-й ударной армии в великой битве за столицу участвовали флотские формирования — 62, 71, 75, 84-я морские стрелковые бригады.

Вдоль Волоколамского шоссе была развернута 75-я морская стрелковая бригада, а на Можайском шоссе действовал специальный морской полк.

71-я морская стрелковая бригада под командованием полковника Я. П. Безверхова прибыла на фронт из Сибирского военного округа в конце 1941 года. В Гражданскую войну Яков Петрович командовал взводом, брал Самару, дрался в оренбургских степях с белоказаками, а в Каракумах — с басмачами. Комбриг Безверхое был награжден орденом боевого Красного Знамени и Бухарской звездой I степени. Она была сформирована в основном из моряков-тихоокеанцев. Немецкие войска наступали и пытались захватить канал Москва-Волга, перерезать северную железную дорогу, Ярославское шоссе и сомкнуть кольцо вокруг столицы. Именно здесь у канала, прямо с

марша моряки приняли первый бой, который продолжался четверо суток.

В ожесточенной схватке было освобождено село Языково. В штабном фургоне моряки нашли несколько комплектов парадного обмундирования. Позднее пленные офицеры сообщили, что готовили эти мундиры для парада в Москве. Сообщим читателям, что немецкие генералы в бинокль видели башни Кремля, отчеканили медали в честь победы под Москвой, тренировали белого коня для своего парада…

5–6 ноября 1941 года началось контрнаступление советских войск под Москвой. 71-я морская бригада Безверхова участвовала в этом наступлении. За проявленный героизм и отличие уже в декабре состоялось переименование этой части во 2-ю гвардейскую стрелковую бригаду, а бойцы и моряки были удостоены своих первых боевых наград. В сводках Совинформбюро можно было прочитать: «Гвардейская часть полковника Безверхова, ведя упорные бои с противником, нанесла гитлеровцам большой урон. Только убитыми немцы потеряли 500 солдат и офицеров. Наши бойцы захватили 3 немецких танка, 27 орудий, 30 пулеметов, зенитную установку и большое количество снарядов». Моряки-гвардейцы с боями дошли до Берлина. К сожалению, комбриг Безверхов в апреле 1942 года был смертельно ранен и не дожил до Победы.

В 1-ю ударную армию входила 62-я морская стрелковая бригада, прибывшая под Москву в разгар наступления. Ее сформировали в ноябре 1941 года в Свердловске из моряков-тихоокеанцев и матросов Ярославского флотского экипажа — участников боев на Балтике и Черном море. Позднее бригада вошла в 257-ю стрелковую дивизию, которая освобождала Севастополь, награждена орденом Красного Знамени и закончила свой боевой путь штурмом Кенигсберга. В составе этой краснознаменной дивизии героически сражалась также 60-я морская бригада. Моряков от пехотинцев отличало только одно — в атаку они шли, расстегнув ворот гимнастерки, чтобы фашистам была видна полосатая тельняшка. В трудную минуту моряки вытаскивали любимые бескозырки и с призывом «Полундра» устремлялись на врага. «Полосатая смерть», «черные дьяволы» — так окрестили фашисты отважных морских пехотинцев, которых панически боялись.

84-я стрелковая бригада была сформирована из тихоокеанцев и амурцев. Ее возглавил полковник В. А. Молев, который во время Гражданской войны командовал батальоном в Первой конной армии. Затем волею судеб он продолжал служить уже во флоте.

…Мотоциклетный полк противника стремился перерезать в

районе Ряжска важную железнодорожную магистраль, связывающую столицу с Уралом, Средней Азией, Сибирью и Дальним Востоком.

Едва выгрузившись из вагонов, бригада Молева бросилась в атаку. Отбросив противника, моряки ворвались в город Скопин. Пока все батальоны не подошли к освобожденному городу, в нем храбро сражалось подразделение разведчиков под командованием старшины Николаева. Оказавшись в окружении, многие разведчики и их командир погибли, успев взорвать склад боеприпасов противника.

Бригада воевала на Калининском фронте в составе 3-й ударной армии, которой командовал генерал-лейтенант М. А. Пуркаев. Позднее он рассказывал адмиралу Н. Г. Кузнецову о героизме и мужестве моряков. Недаром приказом наркома обороны от 17 марта 1942 года бригада была преобразована в гвардейскую.

Переброшенная затем на первый фланг Западного фронта, бригада Молева вместе с частями Красной армии преследовала врага от Яхромы до Клина. В районе города Клина проходили кровопролитные сражения. В бою за село Борисоглебское пал смертью храбрых командир бригады В. А. Молев.

К 7 января 1942 года в ходе Калининской, Клинско-Солнечногорской, Тульской, Калужской и Елецкой фронтовых наступательных операций советские войска нанесли тяжелое поражение войскам группы армий «Центр», которые были отброшены на 100–200 километров на запад. Победа под Москвой развеяла миф непобедимости немецкой армии, похоронила план «молниеносной войны». И в эту славную Победу вложила немалый свой вклад морская пехота.

75-я отдельная морская стрелковая бригада состояла из черноморцев, каспийцев и курсантов военно-морских училищ, размещенных к тому времени в Баку и Астрахани. Командиром бригады стал прирожденный моряк, капитан 1-го ранга К. Д. Сухиашвили, служивший с будущим наркомом флота ВМФ на Черном море. 150 тысяч моряков-тихоокеанцев было направлено на фронт в разгар Сталинградской битвы.

В 1942 году по приказу народного комиссара Военно-морского флота СССР была сформирована 12-я «Архангельская» бригада морской пехоты. Формирование части проходило в Соломбале, одном из старейших районов города у Белого моря, и направлены были моряки на Северный флот.

В ночь на 28 апреля 1942 года морская бригада в полном составе — 6300 пехотинцев — была высажена в тыл врага, на южный берег Мотовского залива. Противник то и дело получал

свежие подкрепления, пытаясь сбросить десантников в море. Часто дело доходило до рукопашных схваток. Восемнадцать дней и ночей под открытым небом Заполярья шли кровопролитные бои. Разбушевавшаяся погода усугубляла положение моряков. Днем шел мокрый снег, а ночью мороз до 6–7 градусов. У морских пехотинцев не было теплой одежды, в результате чего многие бойцы получили обморожения. Только 13 мая десант был снят и сторожевыми кораблями и торпедными катерами доставлен на свой берег.

Высокую оценку проведенной морской операции дал Военный совет Северного флота: «Выполняя самостоятельную задачу, 12-я бригада впервые участвовала в десантной операции в полном составе. В результате многодневных боев противник понес значительные потери — около шести тысяч солдат и офицеров. Эта бессмертная эпопея мужества, героизма, нечеловеческих трудностей несомненно вошла в историю военного искусства Военно-морского флота. Враг был вынужден перейти к обороне и в дальнейшем не помышлял о наступлении на Мурманск и Полярный».

От себя добавим, что морские пехотинцы 12-й «Архангельской» бригады морской пехоты охраняли советские пограничные знаки на островах Рыбачий и Средний. Враг за всю войну только на Севере, в Заполярье не смог перейти государственную границу. Многие моряки-архангелогородцы погибли в ходе ожесточенных боев в Заполярье. В дальнейшем было получено свежее пополнение и сформирована новая 254-я бригада морской пехоты. Свой боевой путь бойцы этого соединения закончили на Дальнем Востоке, участвуя в завершении разгрома японских милитаристов.

В апреле 1942 года нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов подписал приказ о присвоении гвардейского звания крейсеру «Красный Кавказ», подводным лодкам М-171, М-174, Д-3, К-22, эсминцу «Стойкий», минному заградителю «Марей» («Ока») и тральщику Т-205. Так вновь в России была воссоздана морская гвардия.

Читателям напомню, что первым гвардейским кораблем стал линейный корабль «Азов» архангельской постройки за подвиг в Наваринском сражении.

21 июня нарком ВМФ учредил гвардейский Военно-морской флаг СССР и гвардейский Краснознаменный Военно-морской флаг СССР для отличия боевых кораблей, личный состав которых проявил массовый героизм и мужество. В те же дни состоялись торжественное вручение и подъем гвардейских флагов на первых гвардейских кораблях.

Что касается нашего побережья Тихого океана, то здесь в 1942 году было сравнительно спокойно. Советская разведка располагала сведениями о том, что в это время японцы не планировали активных военных действий на Дальнем Востоке. Именно в первые месяцы 1942 года в Красную армию влилось около 150 тысяч дальневосточных моряков. Из них было сформировано десять морских бригад, кроме того, военморами пополнили несколько сухопутных частей.

Береговая оборона в нашем государстве является самым древним родом морских сил. Еще в допетровские времена, когда не было своего военного флота, порты и побережья приходилось защищать, и береговые батареи играли в ту пору первостепенную роль. В качестве характерного примера можно привести победоносное сражение со шведами у стен Новодвинской крепости близ Архангельска.

Под прикрытием батарей укрывались парусные корабли в Севастополе и Кронштадте еще во времена адмиралов Ушакова и Нахимова.

Исторически береговая оборона существовала как род сил, входящий в состав флота, а именно была самостоятельной. Анализ опыта Первой мировой войны и боевых действий в Европе подсказывал, что береговая оборона существенно изменила свой характер, что в нее в предвоенные годы включали помимо береговых батарей железнодорожные батареи, а также части морской пехоты, зенитные средства и даже различные общевойсковые части — танковые, артиллерийские, стрелковые.

В начале 30-х годов, когда создавались Северный и Тихоокеанский флоты, вначале отправлялись не боевые корабли, их еще не успели построить. В первых эшелонах находились береговые батареи — стационарные, башенные, открытые. Уже тогда береговая оборона стала превращаться в полноценный род военно-морских сил. Здесь были подготовлены опытные кадры специалистов.

Управление береговой обороны в Наркомате ВМФ возглавлял генерал-лейтенант И. С. Мушнов, обладавший огромным опытом строительства береговых батарей и их боевого использования. Н. Г. Кузнецов в своих воспоминаниях отмечал героя Моонзунда генерал-лейтенанта А. Б. Елисеева; руководителя всей морской артиллерии Ленинграда в трудные дни блокады города вице-адмирала И. И. Грена; героя севастопольской обороны генерал-майора П. Моргунова, а также сражавшегося на Ханко, в Ленинграде и на Севере генерал-лейтенанта С. И. Кабанова. Военно-морской флот многим обязан защитникам баз и побережий в начальный, самый трудный период войны.

Стационарные береговые батареи сыграли огромную роль при защите военно-морских баз во время стратегической обороны. Адмирал Н. Г. Кузнецов неоднократно отмечал, что война сразу же определила главную задачу флота — оказание всемерной поддержки Красной армии по отражению наступления рвущихся в глубь страны немецких войск и по защите баз флота. В решении этой, задачи в первый период войны велика была роль морской артиллерии.

На северном фланге советско-германского фронта корабельная артиллерия и береговые батареи оказывали неоценимую поддержку советским войскам в отражении попыток врага прорваться к Мурманску и базе флота в Полярном. На северо-западном направлении артиллерия кораблей и береговых батарей отчаянно защищала базы флота в Либаве и Таллине. Впоследствии флотская артиллерия стала одной из важнейших составляющих частей «огневого щита» Ленинграда. На московском направлении в спешном порядке были установлены орудия, снятые с крейсера «Аврора». Орудия кораблей и бронекатеров в Волжской флотилии оказывали огневую поддержку защитникам Сталинграда. Даже орудия «скромной» береговой батареи на острове Диксон в Заполярье нанесли несколько прямых попаданий по прорвавшемуся в северные широты немецкому рейдеру «Адмирал Шеер».

Железнодорожные батареи также нашли в годы войны широкое применение, а хорошая маневренность позволила использовать их не только для обороны морских баз, но и для совместных действий с сухопутными частями, особенно на приморских направлениях. Так, морская железнодорожная артиллерия Краснознаменного Балтийского флота разрушала бастионы Кенигсберга.

Бронекатера Днепровской флотилии огнем своих пушек сопровождали наступавшие части вдоль Одер-Шпрее, дойдя до Берлина, бронекатера Дунайской флотилии участвовали в освобождении Белграда, Братиславы, Будапешта и закончили свой боевой путь в Австрии.

9 мая 1944 года был освобожден Севастополь, а 12 мая завершилась Крымская стратегическая наступательная операция. Крымский полуостров был полностью освобожден от фашистских захватчиков. Черноморский флот вернул свою главную базу. Туда сразу же поспешил нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов. «На всю жизнь запомнил развалины города, — вспоминал флотоводец. — Каждый камень говорил об упорном сопротивлении севастопольцев в 1941–1942 годах, о вошедшей в историю героической эпопее. Еще дымились развалины последних боев, и

груды трофейной техники лежали на берегу, а флотские строители уже приступили к восстановлению причалов…»

Пришло время активных действий Военно-морского флота на море. Нарком ВМФ получил разрешение Ставки вернуть на корабли всех квалифицированных специалистов, ранее направленных в сухопутные части. За два с лишним года войны изменилось оперативно-стратегическое руководство флота и флотилий, теснее стала их связь с фронтами и армиями. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов получил больше самостоятельности. С 31 марта 1944 года он стал главнокомандующим Военно-морскими силами Советского Союза.

В марте 1944 года командующий Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц был вызван в Ставку. На этой встрече И. В. Сталин сказал адмиралу Н. Г. Кузнецову, что флотом теперь необходимо руководить из Наркомата ВМФ, ибо «пора выходить на морские просторы». К 1944–1945 годам Главный морской штаб не только следил за действиями флотов, но и разрабатывал крупные операции, согласовывал их с Генеральным штабом и с командующими фронтами на местах, полностью отвечая за их проведение.

Наш Военно-морской флот, захватив инициативу, перешел к решительным действиям. За весь период войны флот потопил 1600 кораблей и судов противника, перевез около 10 миллионов человек (войск и гражданского населения), более 94 миллионов тонн различных грузов.

Примечательно, что на завершающем этапе Великой Отечественной войны Н. Г. Кузнецов уже думал о будущем флота.

Несмотря на большую загруженность оперативной работой по руководству ВМФ, адмирал Н. Г. Кузнецов уделял большое внимание обобщению опыта боевого применения кораблей всех классов, постоянно интересовался ходом текущего и перспективного проектирования и строительства боевых кораблей.

В переломном, 1943 году Н. Г. Кузнецов утвердил двухгодичный план проектирования кораблей для флота. Разработка рядов проектов начиналась заново с учетом опыта войны, новых воззрений на роль различных классов кораблей в вооруженной борьбе на море.

Несмотря на то, что корабли отечественной постройки в целом себя оправдали и достаточно успешно решали свои задачи, военно-морской нарком настаивал на проектировании новых кораблей, в конструкции которых в максимальной степени учитывался бы опыт войны. В то же время руководство Судпрома предлагало продолжать строительство кораблей по довоенным

проектам.

В октябре 1944 года адмирал Н. Г. Кузнецов выступил перед И. В. Сталиным с обстоятельным сообщением, в котором дал оценку качества кораблей отечественной постройки. Он особо остановился на недостатках и нерешенных вопросах кораблестроения: низких мореходных качествах эсминцев, сторожевых кораблей и больших охотников, недостаточной прочности корпусов эсминцев, скрытности подводных лодок, слабости зенитного вооружения кораблей всех классов. Не забывал «архангельский» нарком и о подготовке военно-морских кадров и традициях флота. В Ленинграде по его инициативе было открыто Нахимовское военно-морское училище для обучения и воспитания сыновей-сирот, чьи родители погибли во время войны. Здание училища выбирал лично главком ВМС вместе с комиссией города. Он проявил заботу и о том, чтобы на крейсере «Аврора» был создан музей истории флота.

Большое внимание адмирал Н. Г. Кузнецов уделял обобщению и изучению военных действий на море. В январе 1943 года он учредил в составе Главного морского штаба отдел по изучению и обобщению опыта войны. Отделом издавались специальные бюллетени. В течение 1943–1945 годов было издано около 100 различных материалов по вопросам оперативного искусства, общей тактики ВМФ, тактики родов сил флота, использования морского оружия и боевых средств флота. С 1943 года под руководством ГМШ ВМФ стали выходить оперативные бюллетени штабов флотов, которые также использовались для подготовки офицеров на опыте военных действий. С началом войны в соответствии с директивой наркома ВМФ в исторический отдел стали направляться копии всех оперативных документов, которые разрабатывались в ходе ведения флотами и флотилиями боевых действий. В результате этого к 1945 году образовался обширный архив Исторического отдела ВМФ. В годы войны многие проблемы военно-морского искусства приходилось решать заново. Коренным образом были пересмотрены основы подготовки десантных операций. Были также разработаны документы, в которых нашли отражение новые взгляды на оперативное построение сил и войск при обороне военно-морских баз.

Адмирал Н. Г. Кузнецов всегда поощрял проведение научных исследований, которые позволяли внести существенные коррективы в изданные перед войной документы по ведению совместных действий с другими видами Вооруженных сил. Уточнялись и довоенные взгляды на применение родов сил флота в боевых действиях на морских коммуникациях. К примеру, уже в

конце 1942 года вводится в действие новое «Наставление по боевой деятельности подводных лодок». Позднее были внесены изменения в применении морской авиации. Дальнейшее развитие получили тактика противоминных кораблей, организация противоминной обороны военно-морских баз и корабельных соединений в море.

В марте 1941 года приказом наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова академик АН СССР А. И. Берг был назначен членом экспертной комиссии Главного управления связи Военно-морского флота. 22 мая академику А. И. Бергу было присвоено воинское звание контр-адмирала-инженера. Советский ученый возглавил работу по разработке и созданию радиолокационного вооружения. К этим научным исследованиям были привлечены академики АН СССР Ю. Б. Кобзарев, А. Н. Щукин, В. А. Флок, а также большая группа специалистов этого направления науки.

В период Великой Отечественной войны на боевые корабли в большом количестве стали поступать радиолокационные станции «РУС-1», «РУС-2», «Редут», «Пегматит», «СОН-1», «СОН-2», «СОН-3».

22 февраля 1945 года, накануне праздника Советской армии, в Кремле М. И. Калинин вручил академику А. И. Бергу орден Ленина. Этой награды советский ученый был удостоен за большие заслуги в области создания радиолокационного вооружения. Вечером в Московском офицерском клубе состоялся большой концерт. А на банкете в честь праздника выступил адмирал Н. Г. Кузнецов, который сказал: «Я хочу предложить новый тост, так сказать, совершенно секретный. Я предлагаю тост за товарища Берга и его работу и желаю ему успеха!» (Этими воспоминаниями поделился А. И. Берг в письме, зачитанном 28 января 1977 года в Центральном доме литераторов на вечере памяти, посвященном Н. Г. Кузнецову.)

От себя добавим, что в связи с необходимостью оснащения войск ПВО, ВВС и военно-морского флота радиолокационными станциями (РЛС) и прицелами, а также из-за отставания СССР по радиолокации от союзников и Германии, постановлением Государственного Комитета Обороны от 4 июля 1943 года был создан Совет по радиолокации. В него вошли: Маленков (председатель), Архипов, Берг, Головиков, Горохов, Данилов, Кабанов, Кобзарев, Стогов, Терентьев, Учер, Шахурин и Щукин. Перед Советом была поставлена задача в кратчайшие сроки разработать новые системы РЛС и внедрить в войска станции обнаружения и сопровождения типа СОН-2, СОН-3, бомбардировочных прицелов «Гнейс», а также РЛС для наведения бомбардировщиков на цель, универсальных РЛС на боевых

кораблях, подводных лодках и торпедных катерах для обнаружения вражеских субмарин.

Академик Аксель Иванович Берг играл ключевую роль в деятельности Совета по радиолокации и много сделал для оснащения военно-морского флота современными радиолокационными станциями. Не случайно ему в 1955 году было присвоено высокое воинское звание адмирала-инженера. В послевоенные годы он стал активным участником решения основных проблем радиоэлектроники в СССР, инициатором и руководителем по кибернетике и ее приложениям. В 1963 году ему было присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда.

17 февраля 1945 года обновился состав Ставки Верховного главнокомандования, в который вошли Сталин, Жуков, Василевский и Антонов.

Своеобразным признанием большой роли Военно-морского флота в Великой Отечественной войне явился факт включения главкома ВМС Н. Г. Кузнецова в члены Ставки Верховного главнокомандования.

Еще весной 1942 года советское правительство учредило ордена Отечественной войны, Суворова, Кутузова, Александра Невского, а затем орден Богдана Хмельницкого. Вождь прекрасно понимал, что без опоры на внутренние силы, на русский народ, на патриотические идеи и традиции трудно выиграть невиданную, кровопролитную войну. Поэтому морально-политический фактор всегда учитывался в его решениях. В середине 1943 года Н. Г. Кузнецов обратился к Сталину с просьбой учредить для моряков ордена и медали Ушакова и Нахимова.

При рассмотрении проектов указов возникло сомнение в том, какие награды должны быть выше — Ушакова или Нахимова. П. С. Нахимов был более известным широкой общественности страны флотоводцем. Николай Герасимович Кузнецов, прекрасно знавший историю Военно-морского флота, на заседании специальной правительственной комиссии объяснил, насколько велики заслуги Ф. Ф. Ушакова, который не проиграл ни одного из сорока морских сражений. Он провел на флоте крупные организационные мероприятия и был новатором в военно-морском искусстве своего времени, брал самые неприступные крепости, умел, благодаря неожиданным и хитроумным маневрам, побеждать меньшинством. Талант и морские победы Ф. Ф. Ушакова способны были затмить славу его современника, английского адмирала Нельсона.

Ордена Ушакова и Нахимова двух степеней, а также медали были учреждены в 1944 году, причем награда в честь Федора Федоровича Ушакова получила более высокий статут. Более того, Н. Г. Кузнецов вышел с идеей создания двухсерийного художественного фильма о Ф. Ф. Ушакове, который прошел по экранам страны с большим успехом. Кинорежиссер М. Ромм в письме к Николаю Герасимовичу писал: «В самую трудную минуту Вы приходили к нам на помощь, картина в значительной степени обязана Вам и своим успехом и даже самим существованием…»

«Ушаков не проиграл ни одного морского сражения, — справедливо говорится и в книге „Русское военно-морское искусство“, — и главным фактором своих побед считал прежде всего стойкость и мужество матросов эскадры». Гуманное отношение к матросу и продуманная система воспитания личного состава эскадры во многом роднили Ушакова с Суворовым. Не случайно в народе Ушакова называли «морским Суворовым». Ушаков высоко ценил моральные качества русского моряка. Русский матрос еще с петровских времен набирался по рекрутскому набору в основном с Русского Севера. Жителей Архангельской, Вологодской и Оло-ненской губерний с молодых лет учили ходить в море, работать с веслами, ходить под парусом. Ответственность за матроса несла община, мир. Отсюда и общинный характер этой повинности, круговая порука за рекрута. Его побег — это уже была измена общине, несмываемый позор северорусскому миру. Рекрутский набор позволил отказаться от найма иностранных моряков, а это создавало особый облик русского флота.

С количественным ростом армии и флота матросов стали набирать из других российских мест, а позднее — выходцев с Украины и Белоруссии, которые также становились замечательными защитниками Отечества.

Время подтвердило правоту Николая Кузнецова: в 2000 году Русская Православная Церковь причислила адмирала флота российского Федора Ушакова к лику святых.

Всего за годы Великой Отечественной войны орденом Ушакова 1 — й степени было награждено 25 человек, орденом Нахимова 1-й степени — 75, орденом Ушакова 2-й степени — 182, орденом Нахимова 2-й степени — 458 моряков. Более 14 тысяч военморов были удостоены медали Ушакова и более 12 800 — медали Нахимова. Орденами Ушакова и Нахимова награждались также части и соединения ВМФ.

В приказе № 371 Верховного главнокомандующего от 22 июля 1945 года дана следующая оценка Военно-морскому флоту:

«В Великой Отечественной войне советского народа против фашистской Германии Военно-Морской Флот нашего государства был верным помощником Красной Армии.

В период обороны и наступления Красной Армии наш флот надежно прикрывал фланги Красной Армии, упиравшиеся в море, наносил серьезные удары по торговому флоту и судоходству противника и обеспечил бесперебойное действие своих коммуникаций. Боевая деятельность советских моряков отличалась беззаветной стойкостью и мужеством, высокой боевой активностью и воинским мастерством. Моряки подводных лодок, надводных кораблей, морские летчики, артиллеристы и пехотинцы восприняли и развили все ценное из вековых традиций русского флота.

На Балтийском, Черном, Баренцевом морях, на Волге, Дунае и Днепре советские моряки за четыре года войны вписали новые страницы в книгу русской морской славы. Флот до конца выполнил свой долг перед Советской Родиной».

Советский Военно-морской флот в годы войны главным образом содействовал сухопутным войскам, а также действовал по защите своих баз и коммуникаций, нарушению морских перевозок врага, осуществлял высадку десантов. Морская авиация, подводные лодки и торпедные катера потопили свыше 1300 боевых кораблей и вспомогательных судов противника, флот сформировал и передал фронтам 42 бригады морской пехоты. За успешное выполнение задач Балтийский, Черноморский, Северный и Тихоокеанский флоты были награждены орденами Красного Знамени. 223 соединения частей и кораблей были награждены боевыми орденами, многие из них стали гвардейскими, удостоены почетных наименований. В ходе Великой Отечественной войны получило дальнейшее развитие советское военно-морское искусство. В совместных действиях армии и флота была выработана стойкая система подготовки и проведения десантных операций, решен вопрос о роли и месте морской пехоты. Опыт борьбы на коммуникациях способствовал достижению оперативного взаимодействия между разнородными силами флота. Получила дальнейшее развитие тактика использования различных классов кораблей и авиации флота. Правильные выводы сделала советская военная наука о возрастании роли в войне на море подводных лодок и авиации, которые превратились в главные ударные силы флота.

Что касается главкома ВМС адмирала Н. Г. Кузнецова, то его талант как флотоводца высветился именно в годы Великой Отечественной войны. Этот период стал периодом взлета, творческих и духовных сил, расцвета организаторских

способностей легендарного адмирала.

Глава 7
Бои на Балтике

В предвоенный период СССР принял ряд мер по укреплению своих западных границ. Военно-морской флот получил возможность базировать свои корабли на Таллин, Либаву и другие незамерзающие порты. На островах Эзель и Даго началось строительство аэродромов и боевых батарей. В 1940 году на арендованном у Финляндии полуострове Ханко создается военно-морская база. На островах Осмуссар и Хиума были оборудованы мощные батареи береговой обороны. Во взаимодействии с батареями на полуострове Ханко они надежно закрывали предполагаемому противнику вход в Финский залив.

В июне 1940 года Военный совет, штаб, политуправление и тыл Балтийского флота со многими службами и подразделениями отбыли на теплоходе «Сибирь» в Таллин. Кронштадт остался важной тыловой ремонтной и снабженческой базой флота. С этого времени началось интенсивное освоение новых районов Балтики. Но времени оставалось мало. Приближалась война.

19 июня 1941 года командир военно-морской базы в Либаве М. С. Клевенский получил приказ о переводе всех воинских частей на готовность номер два. 21 июня в 23 часа 40 минут на военно-морской базе была объявлена готовность номер один. Об этих приказах немедленно извещается командир 67-й стрелковой дивизии генерал Н. А. Дедаев.

22 июня в 4 часа утра гитлеровцы начали свое вторжение на СССР в районе Полангена (Паланга), а вражеская авиация стала бомбить аэродром в Либаве.

Противнику не удалось с ходу захватить Либаву, бойцы 67-й стрелковой дивизии и военно-морской базы отразили первый натиск врага. Тем не менее к исходу 25 июня фашисты, прорвались к судостроительному заводу «Тосмаре». Командир эсминца «Ленин» капитан-лейтенант Ю. М. Афанасьев принял единственно правильное решение — взорвать ремонтируемые подводные лодки и свой корабль. После этого моряки с боем прорвались в Таллин. Позднее командир эсминца Ю. М. Афанасьев был несправедливо обвинен в панике и расстрелян. После войны, спустя годы, восстановили доброе имя офицера, выполнившего свой долг перед Отечеством.

Благодаря героизму защитников Либавы молниеносной атаки у захватчиков не получилось, они понесли большие потери. Тем не менее город — военно-морская база — мог продержаться

дольше. Нарком флота Н. Г. Кузнецов еще перед войной настаивал в Генеральном штабе о тесном взаимодействии сухопутных и морских частей, о едином командовании военно-морских баз и прибрежных городов. Однако в Генеральном штабе тогда одержало верх другое мнение.

Уже после войны адмирал признал, что в Либаве следовало иметь военно-морскую базу лишь для временного базирования небольших сил. Ошибкой Наркомата ВМФ он считал развертывание в Либаве военно-морского училища противовоздушной обороны.

События развивались стремительно, немцы захватили Ригу и начали бои за Таллин — главную базу Балтийского флота. Таллинский порт был расположен в Финском заливе и недостаточно защищен от противника, рейд не был оборудован добротными бонами и сетями.

Н. Г. Кузнецов незадолго до боевых действий в Прибалтике предусмотрительно увел из Таллина в Кронштадт линкор «Марат». Из Либавы в Усть-Двинск перешел отряд легких сил. В июле 1941 года, когда уже шла война, с большим риском из Таллина был перебазирован еще один линкор «Октябрьская революция». Из Таллина было вывезено около 15 тысяч тонн технического имущества, в том числе базовые запасы эскадренных миноносцев, аккумуляторные батареи для подводных лодок: баббит, листовая и сортовая сталь, цветные металлы, электрооборудование, кабели, провода и другие материальные ценности. Эти запасы позволили осуществлять ремонт кораблей флота в течение двух лет блокады в Ленинграде.

Угроза захвата главной военно-морской базы — Таллина требовала принятия неотложных мер в организации обороны.

Первое, что предпринял нарком флота Н. Г. Кузнецов, поддержал мнение руководства Балтийского флота о местопребывании флагманского командного пункта Военного совета (ФКП) в Таллине. Военный совет со штабом флота мог организовать и возглавить оборону города и военно-морской базы.

Во время доклада в Ставке адмирал Н. Г. Кузнецов внес вопрос о нахождении флагманского командного пункта Военного совета на военно-морской базе. На что И. В. Сталин отметил: «Таллин нужно оборонять всеми силами», а это высказывание вождя было принято военными как одобрение решения наркома флота.

Оборона Таллина проходила в невыгодных для моряков условиях. Мощный каток немецкой армии еще не потерял своей

наступательной силы. 10-й стрелковый корпус 8-й армии отступил к Таллину в последний момент. Командованию флота вместе с моряками и гражданским населением города удалось создать три мощных оборонительных рубежа. Достаточно сказать, что главная оборонительная полоса включала в себя 39 километров противотанковых рвов, 10 тысяч бетонных, пять тысяч металлических и шесть тысяч деревянных надолбов, 60 километров проволочных заграждений, орудийно-пулеметные доты. Враг мечтал овладеть городом еще в июле, но в упорных боях был остановлен. Гитлеровцам пришлось в спешном порядке перебрасывать под Таллин дополнительные части и артиллерию.

19 августа 1941 года вновь ожесточились бои за военно-морскую базу. Геройски сражались с врагом пехотинцы, моряки, артиллеристы и экипажи бронепоездов. Доблестно воевал в те дни добровольческий отряд под командованием полковника И. Г. Костикова. Еще на дальних подступах к Таллину он на своем участке в течение месяца сдерживал натиск врага.

22 августа превосходящие силы противника окружили героический отряд. «Идем на прорыв!» — скомандовал командир. Бойцы прорвали кольцо и вышли из окружения. Тяжело раненный И. Г. Костиков, понимая, что за ним будут охотиться фашисты, и не желая попасть в плен, застрелился.

День и ночь вели огонь по скоплениям живой силы и техники врага боевые корабли — крейсер «Киров», лидеры «Ленинград» и «Минск», эскадренные миноносцы «Скорый», «Сметливый», «Свирепый», «Гордый», «Славный», «Яков Свердлов», «Володарский», «Артем», «Калинин». Только 23–24 августа они выпустили по врагу более тысячи крупнокалиберных снарядов. В эти дни 61-я и 217-я пехотные дивизии противника имели наибольшие потери в личном составе. Подверглась ожесточенным ударам и 291-я пехотная дивизия, переброшенная под Таллин с нарвского направления.

В дни обороны Таллина героически сражался электрик с лидера «Минск» комсомолец Евгений Никонов. Во время разведки на хутор Харку он попал в плен. Когда моряки выбили врага с хутора, на окраине парка был обнаружен возле потухшего костра в окровавленной тельняшке матрос Е. Никонов. Пленные фашисты рассказали, что разведчики попали в засаду. Тяжело раненный электрик с лидера «Минск» был подвержен зверскому допросу, ему выкололи глаза, пытали огнем, но балтийский моряк не дал врагу сведений о своей части. Командующий флотом В. Ф. Трибун своим приказом навечно занес имя моряка-героя в списки экипажа лидера «Минск», а также одной из школ учебного отряда Балтийского флота.

В 1957 году Евгению Никонову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. И таких подвигов было немало во время героической обороны Таллина.

Краснознаменный Балтийский флот, бойцы 10-го стрелкового корпуса сделали все возможное для обороны Таллина. Они нанесли врагу большой урон, отвлекли его крупные силы от главной цели — Ленинграда. Однако возможности для дальнейшей обороны военно-морской базы были исчерпаны.

Командование Северо-западного стратегического направления К. Е. Ворошилов и И. С. Исаков с такой просьбой к И. В. Сталину обратиться медлили. Проще говоря — струсили.

Адмирал Н. Г. Кузнецов с присущей ему смелостью и решительностью, глубоким знанием обстановки аргументированно убедил вождя и членов Ставки главнокомандования в необходимости эвакуации защитников Таллина и прорыва кораблей в Кронштадт. Правильный выбор момента, инициатива и мужество народного комиссара Военно-морского флота позволили сохранить боевое ядро Балтийского флота и часть войск, которые сыграли в последующем важную роль в обороне Ленинграда.

26 августа был получен приказ Ставки об эвакуации защитников Таллина и прорыве флота в Кронштадт для усиления обороны Ленинграда. Противник не рискнул войти в город по пятам отходящих советских войск. Надо полагать, что немцы не сразу обнаружили отход защитников Таллина, так как советский государственный флаг на башне Вышгорода был спущен лишь после полудня 28 августа. Боевые корабли и транспорты Балтийского флота устремились на прорыв.

Это был беспримерный по трудности переход через плотные минные поля, под ударами авиации, торпедных катеров и береговой артиллерии. Предстояло вывести из Таллина около двухсот боевых кораблей, транспортов и судов вспомогательного флота.

29 августа главные силы флота прибыли в Кронштадт. Многие тихоходные транспорты все еще находились в море. Боевые корабли не могли помочь им из-за невозможности маневрировать на минных полях. Советская авиация была не в состоянии прикрыть суда с воздуха, так как расположение аэродромов не позволяло совершать боевые вылеты. Только на учебный корабль «Ленинградсовет» фашистские бомбардировщики за день налетали до ста раз. Тонули беззащитные суда, гибли люди… За время легендарного перехода погибло четверть судов и кораблей, участвовавших в прорыве.

Тем не менее удалось сохранить основное ядро Балтийского флота. На палубах транспортов и военных кораблей находилось двадцать три тысячи защитников Таллина, из них погибло более четырех тысяч. Однако вряд ли кому придет в голову назвать таллинскую эпопею Балтийского флота провалом или поражением. Если учесть, в какой обстановке был совершен героический прорыв, то эти потери были сведены к минимуму.

Для наркома флота адмирала Н. Г. Кузнецова большие потери при эвакуации боевых кораблей, солдат и моряков из Таллина стали горьким уроком на всю жизнь. Как человек самокритичный, он всегда старался обнаружить ошибки в своих решениях и приказах командования Балтфлота, искал неиспользованные возможности, варианты, что можно было противопоставить противнику в подобной ситуации.

По предвоенным планам Таллин с суши должна была защищать армия, а с моря Военно-морской флот. Но пехота отступала. Гарнизоны базы подчинялись не флотским, а общевойсковым командирам, волей случая оказавшихся в этих местах. Часто возникало двойное или даже тройное подчинение, порождавшее путаницу и безответственность. С первых дней войны адмирал Н. Г. Кузнецов готов был поступиться своим самолюбием, использовал все свое влияние для тесного взаимодействия с сухопутными войсками. Нередко для решения этих вопросов приходилось напрямую обращаться к И. В. Сталину. Когда положение Таллина стало критическим, Н. Г. Кузнецову удалось подчинить сухопутные войска флотскому командованию. Отстоять город уже не представлялось возможным, однако моряки и пехота, тесно взаимодействуя, прикрывали эвакуацию вой, ск. В результате боевые корабли и вспомогательные суда, организованно покидая Таллин, приняли с берега почти всех бойцов морских и армейских подразделений, сумели заминировать и взорвать все военные объекты, произвели массированный заградительный огонь по противнику, а у защитников города не было паники и никакой растерянности.

К числу своих ошибок адмирал Н. Г. Кузнецов относил недостаточное количество тральщиков, которых до войны построили очень мало и они не справлялись с очисткой мин на пути следования флота. Транспорты не были вооружены зенитками и становились легкой мишенью для вражеских самолетов. Эскадренные миноносцы и сторожевые корабли охраняли транспорты и другие вспомогательные суда не по всему маршруту перехода. Отдельные историки после войны утверждали, что если бы флот из Таллина пошел южным фарватером, то потери были бы минимальные. Мнение это во

многом спорное. Во-первых, как писал позднее адмирал Н. Г. Кузнецов, «движение прибрежным фарватером было запрещено Главнокомандованием Северо-Западного направления, и не без оснований». Во-вторых, «встреча с минами была бы равно вероятна», а опасность береговых немецких батарей, самолетов и торпедных катеров, бесспорно, увеличивала бы потери кораблей Балтийского флота по мере приближения их к берегу.

Печальный опыт, полученный в Таллине, моряки более успешно использовали при эвакуации войск из Одессы и Севастополя.

В первые годы войны балтийцы вели ожесточенные бои за Моонзундский архипелаг, ключевые острова Финского залива — Осмуссар, Хиума, Гангут, Эзель, Даго и полуостров Ханко. Военно-морские базы и острова многих дней и ночей 1941 года оттягивали на себя силы неприятеля от направления главного удара: Либава — пять дней обороны, Таллин — 24 дня, Моонзундский архипелаг — полтора месяца, Гангут — 164 дня, Осмуссар — 165 дней.

Позднее адмирал Н. Г. Кузнецов в своих воспоминаниях писал: «Основная мощь Моонзунда заключалась в стационарных батареях. Они делали прочной оборону на каждом рубеже. Не будь этого, три немецкие дивизии, брошенные на захват архипелага, могли оказаться под Ленинградом в самый критический период борьбы за город». Нарком ВМФ вспомнил один из последних дней июля 1941 года, когда И. В. Сталин внес предложение снять часть артиллерии с островов Моонзундского архипелага и перебросить ее для обороны Москвы. Тогда адмирал Н. Г. Кузнецов в категоричной форме высказал свое несогласие с мнением вождя, он предвидел необходимость артиллерии архипелага для обороны Ирбенского пролива, ключевого для Финского залива. Как показали последующие события, легендарный нарком флота оказался прав.

Эвакуация военно-морской базы на полуострове Ханко стала последней крупной операцией на Балтийском морском театре в 1941 году. Более двадцати двух тысяч защитников Ханко были благополучно доставлены в Кронштадт и участвовали в обороне Ленинграда. В ночь с 1 на 2 декабря 1941 года базовый тральщик № 205 снял непобежденных защитников гарнизона острова Осмуссар.

В конце августа адмирал Н. Г. Кузнецов был вызван в Ставку, где вновь напомнили о том, что ему необходимо выехать на Балтийский флот.

Однако в ходе обсуждения сложившегося под Ленинградом положения принимается решение послать в Северную столицу

комиссию ГКО, в которую вошел и нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов.

Горестно было наркому Н. Г. Кузнецову смотреть на линейные корабли — гордость Балтийского флота. Линкор «Октябрьская революция» стоял у стенки Балтийского завода, отражая атаки немцев на Ленинград и перенося все тяжести блокады города. Вражескими снарядами у него была разрушена носовая часть, но пушки безотказно действовали, отбиваясь от налетов немецкой авиации и точно стреляя по батареям противника. Еще сильнее пострадал линкор «Марат», у которого взрывом разрушило всю носовую часть до второй башни; он также участвовал в обороне Ленинграда, но уже никогда больше не вышел в море. До войны никто из высшего военного руководства страны не мог предполагать, что линкоры, крейсеры и эсминцы Балтийского флота могли с большим успехом выполнять свои задачи на Северном флоте.

Обстановка осложнялась с каждым днем. Солдаты рейха разглядывали в бинокль купол Исаакия, мечтали захватить «гнездо большевизма», лихо пройтись маршем по знаменитой Дворцовой площади, войти в Зимний дворец — Эрмитаж, где русские совершили свою революцию…

И. В. Сталин, осознавая всю тяжесть положения осажденного Ленинграда, приказал заминировать корабли и взорвать их, если не будет другого выхода. На Балтийском флоте, в соответствии с телеграммой, подписанной И. В. Сталиным, Б. М. Шапошниковым и Н. Г. Кузнецовым, велась предварительная работа по составлению плана уничтожения кораблей в случае захвата города. Премьер-министр Великобритании Уинстон Черчилль, осведомленный о критическом положении Ленинграда и возможности уничтожения Балтийского флота, предлагал «возместить частично ущерб» в случае «уничтожения советских кораблей в Ленинграде». Советское правительство ответило, что если придется пойти на это, то «ущерб должен быть возмещен после войны за счет Германии».

Во время своих поездок на фронт нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов обязательно посещал морские части на переднем крае фронта. В этот раз у него состоялась встреча с моряками и командирами 301-го отдельного артиллерийского дивизиона Ленинградской Военно-морской базы. Дивизион состоял из пяти батарей 120-миллиметровых орудий и одной 180-миллиметровых. Из-за близости переднего края, малого количества боеприпасов и огромного желания бить ненавистного врага широкое распространение в артиллерийской части получило снайперство. Удачное сочетание шквального артиллерийского удара и меткого выстрела принесло дивизиону широкую известность на фронте.

Адмирал Н. Г. Кузнецов выступил перед артиллеристами, в свою очередь защитники ленинградских рубежей поделились боевым опытом, рассказали о своих успехах в боях с гитлеровскими захватчиками.

Нарком ВМФ обратил внимание на карту, висевшую на стене, которую артиллеристы назвали «Панорама для боя». Ю. Непринцев — живописец, в будущем народный художник СССР, писал ее с корректировочных постов, и на ней была изображена реальная местность. Идея понравилась Н. Г. Кузнецову, и он предложил командующему Краснознаменным Балтийским флотом В. Ф. Трибуцу распространить ее по другим частям. Умел архангельский флотоводец обращать внимание своих подчиненных на изображенную красоту пейзажа и применить ее для пользы флота, во имя Победы.

Через несколько часов после отъезда руководителя Военно-морского флота в расположение части пришла лаконичная телеграмма: «Командиру 301 ОАД майору Кудрявцеву. Передаю благодарность командному, политическому и краснофлотскому составу дивизиона за хорошую работу артиллерийских расчетов, за высокое мастерство снайперов. Выше славное знамя балтийцев! Сильнее удары по врагу! Народный комиссар ВМФ СССР адмирал Н. Г. Кузнецов. 13 ноября 1942 г.».

Неоценимую помощь фронту оказала дальнобойная крупнокалиберная артиллерия флота. Осенью 1941 года немцев встретил буквально шквал огня. В устье реки Невы и в гаванях торгового порта заняли огневые позиции линкор «Марат», крейсеры «Максим Горький» и «Петропавловск», лидер «Ленинград», эсминцы «Опытный» и «Сметливый». Из кронштадтской группы кораблей вышли на позиции: линкор «Октябрьская революция», крейсер «Киров», лидер «Минск», эсминцы «Сильный», «Суровый», «Свирепый», «Славный», «Стойкий», «Гордый» и «Стерегущий». Артиллерией флота командовал контр-адмирал И. И. Грен, который в военно-морском училище многие годы преподавал свой любимый предмет — артиллерию. «А двадцать лет спустя, — вспоминает адмирал Н. Г. Кузнецов, — учитель и его ученики держали боевой экзамен уже не в учебных залах, а на огневых позициях, отражая натиск врага».

7 сентября 1941 года из введенных в строй четырех 203-миллиметровых орудий открыл огонь недостроенный крейсер «Петропавловск» (бывший германский «Лютцов»). Первые же его залпы накрыли наступавшие германские войска на расстоянии 32 километров.

«Петропавловск» не имел хода и вел огонь из Угольной гавани ленинградского торгового порта. К утру 17 сентября вражеская пехота подошла на расстояние четырех километров к боевому кораблю и полевая артиллерия почти в упор открыла огонь. Им удалось потопить крейсер, в который попало 73 снаряда крупного и среднего калибра. За десять дней боев корабль провел 40 стрельб, израсходовано свыше 676 тысяч снарядов германского производства.

17 сентября израненный крейсер был поднят моряками и отбуксирован к стенке завода № 189 и вновь вступил в строй в качестве плавбатареи. Он был тщательно замаскирован и уже 30 декабря вновь открыл огонь. Только в январе 1944 года в ходе прорыва блокады «Петропавловск» провел 31 стрельбу, выпустив свыше 103 тысяч снарядов.

Корабли Балтийского флота и его форты Красная Горка и Серая лошадь, сосредоточенные на позициях от Кронштадта до Невы, стали огневым щитом Ленинграда, крушили противника и его танки, на рубеже Пулковских высот с помощью своих радистов-корректировщиков уничтожали артиллерийские батареи врага.

Таким образом, если бы не контрбатарейная стрельба морских орудий, германская артиллерия попросту бы стерла Ленинград с лица земли за время блокады. Пусть вдумается читатель в цифры. Только в 1942 году береговая и корабельная артиллерия израсходовала на контрбатарейную борьбу свыше 60 тысяч снарядов и в 3155 случаях подавила огонь батарей противника, полностью уничтожив 3 батареи и 48 отдельных немецких орудий. В то же время корабельная артиллерия, обладающая высокой мощностью и дальностью стрельбы, нередко использовалась неэффективно из-за того, что многие командиры сухопутных частей ставили задачи флотской артиллерии без понимания ее специфики. Адмирал Н. Г. Кузнецов добился директивы, отданной начальником Генштаба войскам, использовать корабельную артиллерию в интересах сил фронта, как артиллерию резерва Верховного главнокомандования (РВГК), не планируя для нее тех целей, которые могли подавляться полковыми и дивизионными орудиями.

Балтийский флот сформировал семь морских стрелковых бригад и других подразделений морской пехоты. Общая численность моряков-балтийцев, действовавших на суше (включая и морскую бригаду, переданную Карельскому фронту), превышала 125 тысяч человек. Воевали они отлично. Особенно прославились 1, 2-я и 3-я бригады, которые действовали на направлении Нарва — Кингисепп — Луга, Котлы — Копорье и на

Карельском перешейке. Адмирал Н. Г. Кузнецов дал высокую оценку боевым действиям 55-й стрелковой бригады под командованием полковника Ф. А. Бурмистрова, которая была сформирована в основном из моряков. Особенно отличились морские пехотинцы при форсировании Невы, с ходу захватившие первую и вторую вражеские траншеи. Командир полка тяжелых танков, приданного бригаде, писал в своем донесении в штаб армии: «Я воюю давно, много видел, но таких бойцов встречаю впервые. Под шквальным минометным и пулеметным огнем моряки три раза поднимались в атаку и все-таки выбили врага».

Во время поездки в осажденный Ленинград адмирал Н. Г. Кузнецов убедился в острой нехватке бойцам стрелкового оружия, в том числе для вновь формируемых бригад морской пехоты. Эта проблема обсуждалась во время доклада наркома ВМФ в Ставке. Н. Г. Кузнецов в резкой форме изложил И. В. Сталину обстановку с обеспечением стрелковым оружием для защитников Ленинграда, вызвав негативную реакцию к его сообщению членов правительства, ответственных за этот участок. Решение вождя последовало мгновенно — 10 тысяч винтовок самолетами доставили на ленинградские аэродромы.

За время сентябрьского штурма еще плотнее сжалось вражеское кольцо вокруг Ленинграда. И все же враг был остановлен. 19 сентября сорвалась его последняя попытка овладеть городом в 1941 году. Началась блокада города на Неве.

В обороне Ленинграда Кронштадт играл важную роль, надежно закрывая подходы с моря и обеспечивая плацдармы на южном и северном берегах залива. В критические месяцы конца 1941 года через Кронштадт шли интенсивные перевозки воинских частей и грузов, надежно прикрываемые мощью артиллерии крепости и стоявших там боевых кораблей.

Форт Красная Горка и плацдарм около Ораниенбаума в течение всей блокады Ленинграда оставались в наших руках и оказали большую помощь фронту сначала в отражении атак, а затем и в подготовке и проведении наступления. Это были дни тяжелого положения Ленинграда. Отступавшие части героически оборонялись, нанося противнику ощутимые потери. Однако необходимой устойчивости все же не было.

Адмирал Н. Г. Кузнецов в своих воспоминаниях привел такой случай: «Я сидел в кабинете адмирала И. С. Исакова в Смольном, вернувшись из поездки по флотским частям. Вдруг звонок по обычному городскому телефону. Я беру рубку и слышу отчаянный женский голос: „Немцы в районе Ивановских порогов вышли к Неве…“ Когда я позвонил в штаб, где заседал Военный Совет, то командующий Ленинградским фронтом М. М. Попов с

недоверием отнесся к моему сообщению, склонный, видимо, считать это плодом паники или досужей фантазии. Но, к сожалению, все это оказалось действительностью, и посланные в этот район два боевых катера вскоре донесли, что они были обстреляны минометами противника».

К весне 1942 года система обороны была уже отработана. Командование знало обстановку буквально на каждую минуту. Каждому кораблю, могущему поражать противника своими пушками, был назначен свой сектор, и в случае необходимости судовая артиллерия вместе с артиллерией фронта отражали атаки неприятеля.

В октябре 1943 года в Смольном на заседании Военного совета Ленинградского фронта командующий генерал армии Л. А. Говоров охарактеризовал стратегический замысел предстоящей операции по разгрому противника под Ленинградом и Новгородом. Согласно плану предполагалось нанесение сходящих ударов на Ропшу войск 2-й ударной армии с ораниенбаумского плацдарма и войск 42-й армии со стороны Пулковских высот. Моряки-балтийцы должны были скрытно осуществить перевозку войск 2-й ударной армии из Ленинграда на ораниенбаумский плацдарм. К 22 января 1944 года Балтийский Краснознаменный флот перевез к месту предстоящего сражения 53 797 бойцов и командиров, около 2300 автомашин и тракторов, 211 танков, 677 орудий и до 30 тысяч тонн других грузов.

Утром 14 января командующий 2-й ударной армии генерал И. И. Федюнинский отдал приказ артиллерии открыть огонь. На переднем крае врага рвались 12-дюймовые снаряды форта Красная горка и линейного корабля «Марат». Их мощные взрывы были видны и слышны за два десятка километров. После этого войска генерала И. И. Федюнинского перешли в наступление.

Утром 15 января началась артиллерийская подготовка на красносельском направлении. Более 200 орудий корабельной, береговой и железнодорожной артиллерии флота подавляли крупнокалиберную артиллерию противника, его узлы сопротивления, долговременные сооружения.

После мощной артиллерийской и авиационной подготовки войска 42-й армии генерала И. И. Масленникова перешли в наступление. Главный удар наносили гвардейцы 30-го стрелкового корпуса генерала Н. Н. Симоняки. Основной костяк корпуса составляли моряки Балтики.

Немецко-фашистские войска, почти 900 дней осаждавшие Ленинград, понесли тяжелое поражение и были отброшены от города на 65–100 километров. В результате напряженных 12-

дневных наступательных боев блокада Ленинграда была полностью снята.

Весной 1942 года на Балтике активизировали свою деятельность советские подводные лодки. Одной из первых открыла боевой счет подводная лодка «Щ-406» под командованием капитана 3-го ранга Е. Я. Осипова, потопив крупный вражеский транспорт. Вскоре экипаж этой подводной лодки отправил на дно еще три немецких судна. Меткими ударами было уничтожено подкрепление солдат и офицеров, предназначавшееся для группы немецкой армии «Север». В завершение «Щ-406» одержала еще одну победу над врагом, используя свою последнюю торпеду. 100 процентов выпущенных торпед попали в цель!

На Балтике, особенно в Финском заливе, подводникам было трудно. Глубины были небольшие, и вероятность столкновения с минами была реальная. К тому же на малых глубинах легче было обнаружить подводную лодку и забросать ее бомбами с самолетов и противолодочных кораблей, которые круглые сутки вели охоту за советскими субмаринами. Подводники рассказывали, что случилось, когда лодка, форсируя минное поле, буквально ползла по грунту. «Пока выйдем на большие глубины, — поведал адмиралу И. Г. Кузнецову один из командиров, — днище лодки очищается до блеска».

4 сентября 1942 года свою первую боевую страницу открыла подводная лодка «Лембит» под командованием А. М. Матиясевича, потопив вражеский транспорт. 14 сентября благодаря успешной атаке подводной лодки ушел ко дну еще один транспорт противника. После бомбежки немецким сторожевиком подлодка получила серьезные повреждения, раздался взрыв и начался пожар. Доклад Матиясевича Военному совету флота о разыгравшемся под водой поединке экипажа со смертью за спасение корабля произвел неизгладимое впечатление. От имени Президиума Верховного Совета СССР весь экипаж был награжден орденами и медалями, а лодку «Лембит» наградили орденом Красного Знамени. К концу Великой Отечественной войны боевой счет этой подводной лодки под командованием А. М. Матиясевича составил восемь транспортов и кораблей противника.

Пришло долгожданное время активных действий Военно-морского флота на море. За два с лишним года войны изменилось оперативно-стратегическое руководство флотами, теснее стала их связь с фронтами и армиями. Адмирал Н. Г. Кузнецов получил больше самостоятельности. С 31 марта 1944 года он стал главнокомандующим Военно-морскими силами Советского Союза.

Наш Военно-морской флот, захватив инициативу, перешел к решительным действиям. За весь период войны флот потопил 1600 кораблей и судов противника, перевез около 10 миллионов человек (войск и гражданского населения), более 94 миллионов тонн различных грузов.

Фашистская Германия неудержимо катилась к пропасти. Советские войска вступили на территорию Третьего рейха, залпы советских орудий и «катюш» докатились до Данцига, где был сосредоточен основной подводный флот Германии. На пассажирский суперлайнер «Вильгельм Густлов», имевший личные апартаменты фюрера, погрузилось около шести тысяч солдат и офицеров, половину пассажиров составляли высококвалифицированные специалисты — цвет фашистского подводного флота. Сильная охрана в море должна была обеспечить безопасность их перехода от Данцига до Киля. В состав конвоя входили крейсер «Адмирал Хиппер», миноносцы и тральщики. 30 января 1945 года подводная лодка «С-13» под командованием Александра Маринеско' прорвалась сквозь цепь охраны и торпедировала немецкий лайнер. Свыше пяти тысяч фашистов, в том числе весь цвет моряков подводного флота Германии, нашли свою могилу в Балтийском море. В последующем эту операцию назвали «Атака века». Гитлер приказал расстрелять командира конвоя и объявил в Германии трехдневный траур по погибшим.

Возвращаясь на свою базу, подводная лодка «С-13» торпедировала еще один крупный транспорт «Генерал Штойбен», на борту которого находились 3600 гитлеровских солдат и офицеров. Таким образом, за один только поход Александр Маринеско уничтожил восемь тысяч фашистов — количественный состав целой дивизии. Да еще какой дивизии! Отборные офицеры, первоклассные специалисты-подводники, эсэсовцы… Однако подвиг Александра Маринеско и экипажа подводной лодки «С-13» не был в то время оценен по достоинству. Этому способствовало то обстоятельство, что командир подлодки часто нарушал военную дисциплину, имел самолюбивый характер, вольный одесский нрав. В октябре 1945 года А. И. Маринеско был уволен с флота за халатное отношение к службе и понижен в звании на две ступени — до старшего лейтенанта. После войны многие моряки, которых поддержал писатель С. Смирнов, обращались в правительственные инстанции с просьбой пересмотреть это решение, по заслугам отметить героизм А. И. Маринеско, подводная лодка которого потопила фашистских кораблей больше, чем любая другая советская подлодка. Общее водоизмещение подбитых лодкой «С-13» судов составило

пятьдесят тысяч тонн. В 1968 году Н. Г. Кузнецов опубликовал статью «Атакует „С-13“», в которой отмечал: «Изумительный подвиг А. Маринеско в то время не был оценен по заслугам… Мы должны, пусть с опозданием, прямо заявить, что в борьбе за Родину он проявил себя настоящим героем». Однако звание Героя Советского Союза А. И. Маринеско присвоили (посмертно) лишь в 1990 году…

Самое рекордное за всю Вторую мировую войну потопление связано с гибелью транспорта «Гойя», уничтоженного подводной лодкой «Л-3» под командованием В. К. Коновалова. Из семи тысяч немецких солдат и офицеров, находившихся на этом транспорте, удалось спасти только 195 человек. Вторым транспортом, торпедированным подводной лодкой «Л-3», стал «Роберт Мюллер», также перевозивший войска противника. В мае 1945 года капитану 3-го ранга В. К. Коновалову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Успешно воевали на Балтике торпедные катера. Дерзко действовала бригада торпедных катеров под командованием капитана 2-го ранга Е. В. Гуськова. В районе Нарвского залива наводили страх на врага дивизионы и отряды торпедных катеров под командованием Героев Советского Союза капитанов 3-го ранга В. П. Гуманенко и С. А. Осипова, капитан-лейтенанта И. С. Иванова. В сложных условиях блокады они нанесли значительный урон врагу. Немецкие исследователи Ю. Майстерг, Ф. Руге, Г. Штейнвег признали, что с начала войны и до конца 1943 года всеми средствами морского оружия, включая выставленные мины, были потоплены или получили серьезные повреждения четыреста кораблей Германии.

Со второй половины февраля и по май 1945 года бригадой торпедных катеров было уничтожено четыре транспорта, эскадренный миноносец, сторожевой корабль и тральщик. Кроме этого, торпедные катера выполняли и другие задачи: постановка мин, высадка десантов, перевозка войск.

Огромный вклад в победу внесла авиация флота.

Первые годы войны показали, что бомбоудары с горизонтального полета и с большой высоты неэффективны. Поэтому на море стали использовать пикирующие самолеты-торпедоносцы. Районами действия морской авиации стали Балтийское море, Рижский и Ботнический заливы. Именно в эти места посылались наши самолеты на «свободную охоту». В 1943 году было совершено 95 таких полетов. Летчики-балтийцы потопили 19 вражеских судов общим тоннажем около 39 тысяч тонн. Особенно отличились в небе Балтики капитан В. А. Балебин, старший лейтенант Ю. Э. Бунилович, капитан

Г. Д. Васильев. Накануне прорыва блокады в зале Революции Высшего военно-морского училища имени М. В. Фрунзе нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов вручил боевые ордена и медали подводникам и летчикам Балтийского флота.

В канун 60-летия Великой Победы известный архангельский историк Е. И. Овсянкин опубликовал в газете «Правда Севера» очерк о боевых делах летчика-истребителя морской авиации Балтийского флота Георгия Дмитриевича Костылева, земляка легендарного флотоводца Н. Г. Кузнецова.

«Архангельский» пилот вошел в один ряд с прославленными советскими летчиками Великой Отечественной — Кожедубом, Покрышкиным, Гулаевым…

«Имя этого балтийского аса наводило ужас на немецких летчиков», — писалось в корреспонденции фронтовой газеты. «Ахтунг! Ахтунг! В воздухе „крокодил“ Костылева! В воздухе Костылев!» — такое предупреждение летело с немецких аэродромов, когда на фоне белых как мел обличных пятен появлялся необычной раскраски самолет, ведомый Г. Д. Костылевым. Раскраска боевого самолета напоминала крокодила с разинутой пастью. Так и пошло, с тех пор балтийский морской летчик Георгий Костылев летает на «крокодиле».

В 1944 году самолет «архангельского» аса экспонировался на выставке героической обороны Ленинграда. На его фюзеляже 42 звезды — число сбитых самолетов.

Герой Советского Союза Г. Д. Костылев имел одну неприятную склонность — пристрастие к спиртному. Это обстоятельство и послужило в дальнейшем крупными неприятностями — он был разжалован и лишен боевых наград. Однако это был незаменимый командир и легендарный летчик. Он продолжал командовать эскадрильей, будучи рядовым, — случай совершенно невероятный, единственный, надо полагать, в своем роде в годы Великой Отечественной войны. В 1944 году Костылеву вернули все награды, звание майора и назначили главным инспектором истребительной авиации Балтийского флота. В этой должности он служил до конца войны…

В завершающий период войны самолетный парк авиации Краснознаменного Балтийского флота систематически пополнялся и к началу 1945 года достиг 787 самолетов. 4404 самолетовылета произвела авиация флота только за два месяца Ленинградско-Новгородской операции, внеся немалый вклад в разгром врага. Наиболее отличившиеся авиационные дивизии были удостоены почетных наименований: 9-я штурмовая авиадивизия — Ропшинской, 8-я минно-торпедная авиадивизия —

Гатчинской..

Успешно воевали морские летчики на Балтике. Так, 16 июля 1944 года в порту Котка был нанесен авиационный удар по крейсеру «Ниобе» полком пикировщиков «Пе-2» под командованием Героя Советского Союза подполковника В. И. Ракова и отрядом тяжелых бомбардировщиков под командованием подполковника И. Н. Пономаренко. Немецкий крейсер получил несколько бомбовых попаданий и затонул.

В результате массированного авиационного налета 14 декабря 1944 года на порт Либава было потоплено четыре транспорта и танкер, сожжен портовый склад. А всего в порту Либава летчики-балтийцы потопили 19 транспортов.

Когда адмирал Н. Г. Кузнецов был в опале, на него обрушились несправедливые выпады в отношении действий Балтийского флота на завершающем этапе войны. В специальной литературе и на военно-теоретических конференциях говорилось о боевых действиях сухопутных войск, которые в ходе Восточно-Прусской и Восточно-Померанской стратегических операций окружили крупные вражеские группировки. Противнику удалось морем вывезти большое количество солдат и боевой техники в Германию, а Балтийский флот не смог сорвать эти перевозки. Причина заключалась в том, что флот и морская авиация были ослаблены в первые годы войны, и пополнить их за счет черноморцев и северцев было нереально. В то же время приведенные выше примеры позволяют сделать вывод, что Балтийский флот если не сорвал перевозки противника, то нанес ему существенные потери, а многие вражеские транспортные суда с живой силой и техникой пущены на морское дно.

В заключение подведем итоги боев на Балтике. За подвиги, совершенные в Великой Отечественной войне, Краснознаменный Балтийский флот награжден вторым орденом Красного Знамени, свыше 100 тысяч балтийских моряков награждены орденами и медалями, на знаменах 58 кораблей и частей появились боевые ордена, 23 — присвоено почетное звание гвардейских.

Глава 8
Черноморская эпопея

В начале августа 1941 года наркому ВМФ Н. Г. Кузнецову пришлось вплотную заняться организацией обороны Одессы. По всем канонам военно-морского искусства флот отвечает за оборону портов и баз с моря. Но война внесла свои поправки. Конкретный анализ военно-стратегической обстановки на южном крыле советско-германского флота показывал, что над Одессой нависла угроза захвата врагом со стороны суши.

Действительно, в планах немецкого верховного командования предполагалось захватить все черноморские приморские города-порты от Одессы до Севастополя с суши. Как только немецкие стратеги убедились, что им не удастся только с суши захватить военно-морские базы и порты на Черном море, они направили в районы сражений около четырехсот военных кораблей, подводных лодок, торпедных катеров и транспортов.

В первые дни войны командование Черноморского флота обязало командира Одесской военно-морской базы контр-адмирала Г. В. Жукова приступить к строительству оборонительных сооружений и готовиться к отражению врага. Строительством оборонительного пояса Одессы руководил генерал-майор инженерных войск А. Ф. Хренов.

Задача захвата Одессы возлагалась на румынскую армию. Их дивизии постоянно пополнялись немецкими войсками, однако Одесса продолжала отбивать все атаки врага, оказывала огромное влияние на весь ход войны. Оборона Одессы — пример тесного взаимодействия различных видов вооруженных сил. «Можно с уверенностью сказать, что приморская армия не удержала бы Одессу столько времени без моряков, — писал позднее в своих мемуарах адмирал Н. Г. Кузнецов, — но и сравнительно малочисленные флотские части тоже не смогли бы заполнить всю линию обороны и долго защищать город».

В начале войны в Одессе было два командования: Приморскую армию, подчиненную Южному фронту, возглавлял генерал-лейтенант Г. П. Софронов, а во главе Одесской военно-морской базы стоял контр-адмирал Г. В. Жуков, подчиненный Черноморскому флоту. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов сумел убедить Ставку Верховного главнокомандования об образовании Одесского оборонительного района (ООР), руководимого Военным советом Черноморского флота. Таким образом, все армейские силы подчинялись флотскому командиру.

Командующим ООР был назначен контр-адмирал Г. В. Жуков, имевший боевой опыт в Гражданской войне и военных действиях в Испании, членами Военного совета ООР — И. И. Азаров, Ф. Н. Воронин и А. Г. Колыбанов. В начале октября 1941 года генерал И. Е. Петров, командовавший 25-й Чапаевской дивизией, возглавил Приморскую армию.

Из боевых кораблей в обороне города участвовали три крейсера, два лидера, десять эсминцев. Успешно сражались с врагом экипажи крейсера «Красный Крым» (командир А. М. Зубков), лидера «Ташкент» (командир В. Н. Ерошенко) и эсминца «Бойкий» (командир Г. Ф. Годлевский).

В двадцатых числах сентября успешно был высажен морской десант в район Григорьевки. Высадкой десанта командовал контр-адмирал С. Г. Горшков. Враг был застигнут врасплох, и первая группа десанта зацепилась за берег. Спустя час из Одессы подошли корабли отряда высадочных средств и новые волны десантников пошли на штурм вражеских укреплений.

Тем временем в тыл противника на самолете была высажена группа специально подготовленных бойцов-парашютистов. Они разгромили штаб врага, нарушили связь, посеяли панику среди фашистов. Именно о них Михаил Соболев написал рассказ, который вошел в книгу «Морская душа». Эти крылатые слова «морская душа» родились под Одессой, облетели всю страну, вызывая у советских людей уважение к морякам, которые прославились своей дерзостью и отвагой в сухопутных боях. В результате успешной десантной операции плацдарм обороны Одессы был значительно расширен, а порт стал недосягаемым для артиллерии противника.

Враг нацелился на Севастополь. Защитники Одессы получили директиву Ставки об эвакуации в Крым. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов направил Военному совету флота срочную телеграмму: «Дайте указание Жукову не затягивать эвакуацию. Вывозить в первую очередь войска и оружие. Весь транспорт подчинить этой задаче». Приказ был получен заблаговременно, на подготовку к эвакуации защитников Одессы отводилось больше двух недель.

Моряки использовали опыт, полученный при прорыве из Таллина. В Одессе операция была спланирована так умело и организованно, что корабли и транспорты с войсками и техникой на борту ушли в Крым практически без потерь.

Враг спохватился, когда город и порт стали пустынными. Из Одессы было вывезено свыше ста тысяч защитников, много техники и других важных грузов. Семьдесят три дня героической обороны Одессы остались позади. Оборона Одессы подтвердила

целесообразность новой формы организации обороны. Напомним читателям, что применение аналогичной системы командования частями армии и флота позволило 164 дня защищать Ханко, восемь месяцев — Севастополь, успешно организовывать оборону других военно-морских баз.

Севастополь — главная база Черноморского флота, душа и сердце советских моряков. Севастополь — это ключевая позиция Крыма, а Крым — стратегический плацдарм всего юга нашей страны.

Оборона Севастополя, осажденного противником и удаленного от военно-морских баз Кавказского побережья, стала поистине героической эпопеей.

Севастополь имел мощную береговую оборону: одиннадцать батарей крупного и среднего калибра, сотни дотов и дзотов, окопы. Все это позволяло вести долговременную оборону. Перекопский перешеек, к которому подошел враг, стал первым рубежом обороны Севастополя.

Успешная защита Одессы под руководством Военного совета флота повлияла на решение Ставки назначить командующим войсками Крыма заместителя наркома ВМФ вице-адмирала Г. И. Левченко.

30 октября 1941 года началась двухсотпятидесятидневная героическая оборона Севастополя. В этот день береговая батарея № 54 под командованием старшего лейтенанта И. И. Заики, расположенная в районе деревни Николаевки, начала неравный бой с колонной фашистских танков.

Ценою жизни пять моряков-черноморцев во главе с политруком Николаем Фильченковым остановили фашистские танки под Джанкоем.

Противник временно прекратил движение бронетехники, подтянул свежие силы и возобновил атаки. В сражение вступили и другие защитники Севастополя — части морской пехоты, артиллерия и авиация. Ни днем ни ночью не утихали бои.

Тем временем в Севастополь с боями прорвались войска Приморской армии под командованием генерал-майора И. Е. Петрова. Они понесли немалые потери, имея всего десять танков и закаленных в боях бойцов. Плечом к плечу с воинами-приморцами сражались батальоны 7-й бригады морской пехоты во главе с полковником Е. И. Жидиловым.

7 ноября 1941 года за подписью И. В. Сталина, Б. М. Шапошникова и Н. Г. Кузнецова на имя вице-адмирала Г. И. Левченко пришла телеграмма. В ней говорилось, что, для того чтобы сковать силы противника в Крыму и не допустить его на Кавказ через Таманский полуостров, Ставка Верховного

главнокомандования приказывала главной задачей Черноморского флота считать оборону Севастополя и Керченского полуострова. Строго отмечалось: «Севастополя не сдавать ни в коем случае».

Руководство обороны Севастополя возлагалось на командующего Черноморским флотом вице-адмирала Ф. С. Октябрьского с подчинением его вице-адмиралу Г. И. Левченко, которому предписывалось находиться в Керчи. Руководителем обороны Керченского полуострова назначался генерал-лейтенант П. И. Батов.

С 29 октября 1941 года в Севастополе было объявлено осадное положение. 11 ноября начался штурм города-крепости, который продолжался до 21 ноября. Героизм бойцов Приморской армии и моряков Черноморского флота не позволил 11-й немецкой армии с ходу взять город-герой. Враг вынужден был остановиться у его неприступных стен.

Спустя много лет генерал-фельдмаршал Э. Манштейн в своей книге «Утерянные победы» напишет: «Благодаря энергичным мерам советского командования противник сумел остановить продвижение 54-го АК (армейского корпуса) на подступах к крепости… Потребовалось перебросить сюда для поддержки 22-ю пехотную дивизию из состава 30-го АК. В этих условиях командование армии должно было отказаться от своего плана взять Севастополь внезапным ударом с ходу с востока и с юга-востока».

Враг рвался в город Керчь, а войск, чтобы сдерживать его натиск, не хватало. Маршал Г. И. Кулик предложил командующему войсками Крыма вице-адмиралу Г. И. Левченко составить план перехода советских войск на Таманский полуостров. В ночь на 16 ноября гитлеровцы ворвались в Керчь. Весь Крым, кроме Севастополя, оказался в руках противника. И вскоре последовала расплата за катастрофу в Крыму. Маршал Г. И. Кулик был освобожден от должности заместителя наркома обороны, разжалован до звания генерал-майора и лишен звания Героя Советского Союза. Вице-адмирал Г. И. Левченко был освобожден от должности заместителя наркома ВМФ и разжалован до звания капитана 1-го ранга.

Следует обратить внимание читателя на взаимоотношения наркома ВМФ адмирала Н. Г. Кузнецова с представителями Кремля Г. И. Куликом и Л. З. Мехлисом. Они часто вмешивались в чисто морские дела, ничего не понимавшие в них и не несшие за них никакой ответственности. Например, Николай Герасимович в своей книге «Накануне» приводит пример, когда названные военачальники рекомендовали Верховному главнокомандующему

послать малые подводные лодки типа «Малютка» на задание, куда эти субмарины по своим техническим характеристикам совсем не подходили. «Л. З. Мехлис был, пожалуй, самым неподходящим человеком для роли представителя центра на фронте, — пишет в своих мемуарах Николай Герасимович. — Все это лишь нервировало и осложняло руководство флотом». Следует заметить, что нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов в резкой форме неоднократно ставил на место этих «горе-полководцев». Продолжим наш рассказ о драматических событиях в районе Керчи.

7 декабря 1941 года Ставка Верховного главнокомандования утвердила разработанный в штабах фронта и флота план Керченско-Феодосийской десантной операции. В это же время 17 декабря немцы начали второй штурм Севастополя. 20 декабря из Новороссийска в Севастополь под флагом командующего Черноморским флотом вице-адмирала Ф. С. Октябрьского вышел отряд боевых кораблей в составе крейсеров «Красный Кавказ», «Красный Крым», лидера «Харьков» и эскадренных миноносцев «Бодрый» и «Незаможник». На их борту находилась 79-я бригада морской пехоты. Вслед за ними вышли два транспорта и тральщика с боеприпасами и продовольствием. Из Туапсе вышли транспорты с бойцами 345-й стрелковой дивизии. Прибывшие войска сразу вступали в бой, а корабли своим огнем поддерживали защитников Севастополя. Предстоящее десантирование проходило в два этапа. 26 декабря советские войска высадились на северное и восточное побережья полуострова и у горы Опук. Действия десантников и экипажей кораблей отличались массовым героизмом. Особенно трудной и смелой была высадка частей 44-й армии в Феодосию, где крейсер «Красный Кавказ» под командованием капитана 1-го ранга А. М. Гущина прокладывал путь к морю огнем своих орудий. Эсминец «Незаможник» под командованием капитан-лейтенанта П. А. Бобровникова ворвался в Феодосийскую гавань и под ожесточенным огнем врага высадил морскую пехоту первого броска прямо на причал. Феодосийским десантникам не уступали бойцы, высаженные в районах Керчи. Особый героизм проявили моряки 83-й морской стрелковой бригады. Бессмертный подвиг проявили моряки у поселка Эльтиген. Там в окружении оказались семнадцать моряков под командованием майора Лопаты. Целый день отважные десантники отражали натиск врага. На следующий день к своим пробились только майор Лопата и матрос Сумцев.

Успешная высадка десанта и решительное наступление бойцов и моряков вынудили командира 42-го немецкого корпуса графа Шпонека покинуть Керчь и Феодосию. Взбешенный Гитлер

отдал немецкого командира Шпонека под суд, который приговорил его к расстрелу.

Керченско-Феодосийская операция вошла в историю Великой Отечественной войны не только как образец отваги воинов. Адмирал Н. Г. Кузнецов, участвовавший в разработке и проведении ее, свидетельствовал:

«Это была самая крупная десантная операция нашего флота, хорошо разработанная, несмотря на крайне сжатые сроки ее подготовки. Действия нашего флота мы оцениваем по тому, насколько полезны они были для общего дела борьбы с врагом… Что принесло пользу стране, то и надо признать разумным в действиях флота». В результате успешного десанта в Крыму был создан новый фронт. Противник потерял возможность вторгнуться через Керченский полуостров на Кавказ и был вынужден прекратить наступление под Севастополем, оборона которого продолжалась еще полгода.

В то же время на Черноморском флоте отсутствовали десантные корабли. Это приводило к тому, что пришлось использовать для доставки войск к местам высадки даже крейсеры, а на берег десантников перевозить на корабельных баркасах и шлюпках. Так, крейсер «Красный Кавказ» и «Красный Крым» почти 5 часов находились под огнем противника и получили серьезные повреждения.

Уже в годы войны по специальному распоряжению адмирала Н. Г. Кузнецова начались срочное проектирование и строительство десантных ботов, которые успешно использовали при высадке десантов во второй половине Великой Отечественной…

В начале мая 1942 года адмирал Н. Г. Кузнецов вылетел на Черноморский флот, который с наступлением фашистских войск на керченском направлении вновь оказался в сложном положении. Остались воспоминания об этой поездке капитана 1-го ранга Е. А. Чернощека. Выслушав доклад командира Новороссийской военно-морской базы капитана 1-го ранга Г. Н. Холостякова, он сразу, оценив обстановку, отправился на командный пункт ПВО Новороссийска. Выяснилось, что немецкая авиация, изучив дислокацию зенитных батарей, стала обходить без потерь опасные зоны артогня.

Необходимо было срочно к рассвету незаметно для противника переместить батареи. Начальник ПВО стал доказывать, что эту работу в столь короткие сроки выполнить не сможет. Тогда адмирал Н. Г. Кузнецов твердым голосом приказал: «Если к рассвету зенитные батареи не будут перемещены на указанные мной места, вы будете расстреляны». Молодой

читатель может подумать, что это слишком жестокое и невыполнимое приказание. Но шла война не на жизнь, а на смерть. В эти годы советские моряки проявляли чудеса, в которые в мирное время трудно поверить. И в этом случае начальник ПВО Новороссийска доложил, что все батареи установлены на указанные наркомом ВМФ места.

А вот другой пример отношения адмирала к подчиненным. С командиром Новороссийской базы Г. Н. Холостяковым у Н. Г. Кузнецова морские дороги пересеклись еще на Тихоокеанском флоте. Энергичный и деятельный командир 5-й морской бригады подводников, капитан 2-го ранга Г. Н. Холостяков заметно выделялся среди других морских офицеров. Именно он предложил увеличить в два раза автономность подводных лодок, что повысило бы способность их решать задачи на значительном удалении от своих баз и даже во льдах. Однако это новаторство Холостякова в 1938 году было истолковано как вредительство, и он был осужден на 15 лет! Только в 1940 году из Ольгинского лагеря прибыл к наркому ВМФ бывалый подводник. Адмирал Н. Г. Кузнецов направил Г. Н. Холостякова на Черноморский флот командовать третьей бригадой подводных лодок. Вскоре он стал капитаном 1-го ранга и был назначен начальником отдела подводного плавания Черноморского флота. Но война внесла свои коррективы в его службу. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов назначил капитана 1-го ранга Г. Н. Холостякова начальником штаба Новороссийской военно-морской базы, а затем и ее командиром…

7 июня 1942 года немцы предприняли третий штурм Севастополя. Предстоящую операцию по захвату Севастополя немецкое командование назвало «Лов осетра». Ловец — генерал Манштейн, осетр — Севастополь. Любили немецкие военачальники подбирать для своих операций романтические названия! Готовясь к штурму, противник сосредоточил 204 тысячи солдат и офицеров, свыше 600 орудий крупного калибра, 650 противотанковых пушек, 450 танков и 600 самолетов.

Защищали Севастополь 107 тысяч бойцов и моряков, на вооружении которых имелось 600 орудий всех калибров, 38 танков и 109 самолетов.

30-я и 35-я дальнобойные батареи были гордостью береговой обороны Черноморского флота. Они с двух сторон прикрывали подходы к Севастополю с моря. По существу, они выполняли роль автономного артиллерийского форта со своими погребами, казематами, электростанцией, центральным постом, рубкой, подводными переходами. Многое здесь напоминало боевой корабль. Командир 30-й батареи капитан Г. А. Александер был

виртуозным снайпером по морским целям. Теперь батарея повернула свои стволы в сторону суши. Ее меткий и сокрушительный огонь вызывали страх и панику на переднем крае.

Столь же эффективно действовала и однотипная башенная батарея № 35, находившаяся у мыса Херсонес (командир А. Я. Лещенко). Из-за частой стрельбы на ней с декабря 1941 года по май 1942 года была проведена замена частей орудий.

Весной 1942 года в ходе подготовки к штурму Севастополя германское командование перебросило в Крым сверхмощные орудия. Наиболее крупными были две 42-сантиметровые мортиры «Гамма» и две 60-сантиметровые самоходные установки «Карл». Кроме того, в район Бахчисарая немцы доставили 80-сантиметровую пушку «Густав» на железнодорожной установке. Моряки ее часто именовали «Дора», но этим именем у немцев называлось не орудие, а артиллерийский дивизион. Всего боевое обеспечение и охрану пушки «Густав» обеспечивало свыше четырех тысяч немцев. С 5 по 17 июля 1942 года «Густав» сделал 48 выстрелов по батареям Севастополя. Все эти артиллерийские «махины» так и не смогли сокрушить севастопольские бастионы. Батарея № 35 успешно вела огонь по немецко-фашистским войскам до середины июня 1942 года, пока не закончились снаряды. И все же силы защитников Севастополя были неравны.

Когда положение стало совсем критическим, лидер «Ташкент» под командованием капитана 3-го ранга В. Н. Ерошенко доставил в Севастополь пополнение — бойцов 142-й стрелковой бригады и немного боеприпасов. Это был последний рейс крупного надводного корабля в осажденный город-порт. В гавани практически обстреливался каждый метр водного пространства. За несколько часов была совершена не только выгрузка бойцов, но и принято на борт корабля 2300 женщин, детей и раненых. Кроме этого, моряки сумели погрузить знаменитую панораму «Оборона Севастополя», спасенную матросами буквально из огня.

27 июня «Ташкент» благополучно прибыл в Новороссийск. Это был последний поход боевого корабля. Вскоре он был потоплен немецкой авиацией в гавани Новороссийска. Свое последнее плавание на этом корабле совершил из Севастополя известный писатель Евгений Петров, с которым Н. Г. Кузнецов познакомился еще в предвоенные годы. В 1933 году состоялась их первая встреча во время заграничного плавания на крейсере «Красный Кавказ» в Турцию, Грецию, Италию. В 1938 году состоялась их следующая встреча во Владивостоке, когда Н. Г. Кузнецов командовал Тихоокеанским флотом. Дружеские

отношения продолжились впоследствии и в Москве. Евгений Павлович мечтал побывать в Севастополе, и он стал очевидцем последних дней героической обороны. Он звонил адмиралу Н. Г. Кузнецову и обещал написать о героизме защитников Севастополя. К сожалению, нелепая смерть настигла писателя, когда он возвращался на самолете в Москву.

Израненный Севастополь кровоточил, но его защитники упорно и яростно сопротивлялись, отбивая многочисленные вражейсие атаки.

…В кабинете наркома ВМФ зазвонил телефон правительственной связи. Сняв трубку, Николай Герасимович услышал приглушенный голос Верховного главнокомандующего: «Товарищ Кузнецов, я хочу послать приветствие защитникам Севастополя, что скажете вы?» — «Это было бы замечательно, товарищ Сталин. Внимание Ставки для моряков много значит…» И вскоре телеграф начал отстукивать текст правительственной телеграммы: «Вице-адмиралу Октябрьскому, генерал-майору Петрову.

Горячо приветствую доблестных защитников Севастополя — красноармейцев, краснофлотцев, командиров и комиссаров, мужественно отстаивающих каждую пядь советской земли и наносящих удары по немецким захватчикам и их румынским прихвостням.

Самоотверженная борьба севастопольцев служит примером героизма для Красной Армии и советского народа.

Уверен, что славные защитники Севастополя с достоинством и честью выполняют свой долг перед Родиной. Сталин».

Этот текст послания был зачитан в окопах, блиндажах и дотах защитникам города-героя. Понимал Верховный главнокомандующий силу печатного слова…

Немцы с боями продвинулись к последним рубежам севастопольцев на Херсонесе, все водное пространство вокруг стало простреливаться, посылать боевые корабли и транспорты на помощь защитникам стало невозможным.

1 июля 1942 года остатки защитников Севастополя были эвакуированы, часть оставшихся бойцов и моряков пробилась с боем в горы и присоединилась к партизанам. Восемь месяцев сражался Севастополь с врагом. Это была не просто оборона города-порта, а эпопея, оказавшая огромное влияние на весь ход войны.

Гитлер объявил командующему немецкой одиннадцатой армии Э. Манштейну благодарность и присвоил ему звание генерал-фельдмаршала. Однако то, что новоиспеченный фельдмаршал бросил в огненную мясорубку и отправил на тот

свет около трехсот тысяч своих солдат и офицеров, фюрера не особенно тревожило. Вот какая цена победы в Севастополе! Это была пиррова победа…

Высокую оценку защитникам Севастополя дал нарком Кузнецов: «История войн знает немало случаев упорной обороны приморских городов и военно-морских баз, но найти что-либо равное обороне Севастополя трудно… Где и когда осажденные были так непоколебимы в решимости держаться до последней возможности? Подвиг Севастополя можно, пожалуй, сравнить с подвигом Ленинграда».

Позднее фельдмаршал Эрих фон Манштейн признал, что длительная оборона советскими войсками Севастополя оказалась возможной благодаря поддержке его защитников силами флота.

Разгром Советской армией немецко-фашистских войск под Сталинградом дал толчок для проведения крупной наступательной операции на Северном Кавказе.

1 января 1943 года Н. Г. Кузнецов направил Военному совету Черноморского флота лаконичную телеграмму. «По имеющимся сведениям, немцы очень заинтересованы в морских перевозках из Румынии в Крым и на Керченский полуостров, и нарушение этих сообщений в данный момент будет большим содействием нашему сухопутному фронту». Вскоре свое предписание адмирал Н. Г. Кузнецов подтвердил директивой и телеграфным распоряжением. За зиму черноморские подводники потопили одиннадцать транспортов общим водоизмещением около сорока шести тысяч тонн, пять десантных барж, две шхуны, повредили два танкера, транспорт и десантную баржу.

Борьбу на морских коммуникациях противника успешно вела 1-я минно-торпедная авиационная дивизия ВВС Черноморского флота. С конца мая 1943 года авиация флота по указанию своего наркома начала ставить мины в северо-западной части Черного моря, на Дунае и Днепре. Эти заграждения не только нарушали судоходство противника, но и нанесли ему значительный урон.

Еще в январе 1943 года нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов поднял в Ставке вопрос о воссоздании Азовской флотилии. Получив согласие Верховного главнокомандующего, моряки приступили к формированию основной базы флотилии в порту Ейск. По железной дороге перебрасывались катера, орудия береговых батарей, корабли и моряки, ранее входившие в состав этого соединения. Возглавил флотилию ее прежний командующий контр-адмирал С. Г. Горшков. По существу, флотилия формировалась в тылу у противника и быстро набирала силы. Сосредоточение боевых кораблей и техники встревожило немцев, и они приступили к бомбардировкам базы с воздуха.

Во второй половине ноября 1942 года, в разгар Сталинградской битвы, наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова вызвали в Ставку. И. В. Сталин сообщил, что Генеральный штаб разрабатывает наступательную операцию на юге. Через несколько дней адмирал Н. Г. Кузнецов был ознакомлен с приказом Верховного главнокомандующего по освобождению Новороссийска. Морякам поручалось провести десантную операцию в районе селения Южная Озерейка и вспомогательную высадку черноморцев в Станичках. Нарком ВМФ передал Черноморской группе войск 255-ю Краснознаменную бригаду, 323, 324-й и 327-й батальоны морской пехоты. Днем и ночью проводились тренировки, учения десантных войск и кораблей, отрабатывалось взаимодействие между всеми участвующими в операции силами.

27 января 1943 года началось наступление советских войск, но прорвать оборону к востоку от Новороссийска не удалось. В ночь на 4 февраля в районе Южной Озерейки был высажен десант. Однако десант не удался. Враг сумел сосредоточить на берегу большие силы. Уже начавшаяся высадка десантников была прекращена. Помешала также штормовая погода. Тем бойцам и матросам, которые уже оказались на берегу, было приказано пробиваться сквозь вражеское кольцо в район Станички. Неудачный десант в Южную Озерейку закончился снятием с должности командующего Черноморским флотом Ф. С. Октябрьского, который решением Ставки был направлен для продолжения службы на Амурскую военную флотилию. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов предложил Ставке назначить на освободившуюся должность вице-адмирала Л. А. Владимирского, командующего эскадрой боевых кораблей и зарекомендовавшего себя решительным и вдумчивым флотоводцем.

В марте 1944 года Ф. С. Октябрьский вновь стал командовать Черноморским флотом. Это был единственный случай смещения командующего флотом и то ненадолго. Так же смело и решительно нарком ВМФ отстоял доброе имя командира Керченской военно-морской базы контр-адмирала А. С. Фролова в тяжелейшем 1942 году. Адмирал Н. Г. Кузнецов ценил морские кадры, часто вступался за них перед Верховным главнокомандующим, не боясь навлечь на себя гнев И. В. Сталина.

Позднее контр-адмирал в отставке В. Т. Проценко, активный участник боев в Новороссийске, отметил характерную черту адмирала Н. Г. Кузнецова: «Никогда не слышал, чтобы Николай Герасимович повышал голос, „разносил“ кого-либо. Он никогда не подставлял под удар своих подчиненных, даже если ошибки и

просчеты, а порой и вина были бесспорны. Всегда следовал древнему флотскому правилу — командир отвечает за все».

Более успешной была высадка первого эшелона вспомогательного десанта у Станички. Корабли подошли здесь к берегу неожиданно для противника, десант поддержала береговая артиллерия. К тому же внимание фашистов в это время было отвлечено отражением ударов с суши и десанта в Южной Озерейке.

Благодаря внезапности и героизму морской пехоты под командованием майора Ц. Л. Куникова десанту удалось укрепиться на небольшом плацдарме. В последующих ожесточенных боях плацдарм был не только сохранен, но и значительно расширен. Он вошел в историю под названием Малая Земля. С 4 по 9 февраля в этот район было высажено 15 400 бойцов и моряков с артиллерией и танками, а всего к 10 сентября 1943 года на этот плацдарм флот перевез в сложных условиях более 78 тысяч бойцов и офицеров с артиллерией, танками, автомашинами, боеприпасами.

Семь месяцев на плацдарме от Мысхако до Станички площадью в тридцать квадратных километров сражались с врагом защитники Малой Земли. Их жизнь и борьба во многом зависели от морской дороги вдоль берега, занятого врагом. И семь месяцев моряки-черноморцы на малых кораблях совершали героические рейсы в Мысхако, доставляя десантникам боеприпасы, пополнение, провиант.

Малая Земля отвлекла на себя значительные силы врага, полностью лишила противника пользоваться Новороссийским портом и оказала большую помощь советским войскам в заключительных боях под Новороссийском.

В ходе войны советское военно-морское стратегическое планирование и оперативно-тактическое искусство постоянно совершенствовались и улучшались. План десанта в Новороссийский порт, по словам Н. Г. Кузнецова, «был рассчитан по минутам и секундам, всесторонне обдумывалась каждая деталь».

8 ночь на 10 сентября 1943 года в порт и город Новороссийск был высажен десант. Из шести тысяч десантников две трети — четыре тысячи бойцов — моряки.

9 сентября 1943 года советские войска начали Новороссийско-Таманскую наступательную операцию, которая по праву может быть отнесена к числу поучительных совместных сил армии и флота. Взятие Новороссийска явилось началом крушения всей «Голубой линии». Войска 18-й армии (командующий генерал-лейтенант К. Н. Леселидзе) начали развивать

наступление во фланг и тыл группировки противника, оборонявшегося на Таманском полуострове. Войска 56-й армии (командующий генерал-лейтенант А. А. Гречко) и 9-й армии (командующий генерал-майор А. А. Гречкин) перешли в наступление на центральном и северном участках таманского плацдарма. Всей операцией руководил командующий Северо-Кавказским фронтом генерал И. Е. Петров, который имел двух основных заместителей: по сухопутной части генерал-лейтенанта К. Н. Леселидзе, а по морской — командующего Черноморским флотом вице-адмирала Л. А. Владимирского.

В период Новороссийско-Таманской операции корабли и авиация Черноморского флота потопили около 90 кораблей и судов противника. Только летчики-черноморцы в период с 20 по 28 сентября отправили на дно 50 барж, три сторожевых катера, несколько транспортов, сбили 56 вражеских самолетов.

В честь освобождения Новороссийска, имевшего «очень важное значение в битве за Кавказ», в Москве был произведен салют, который наблюдал из Кремля нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов.

Следующей в Крыму стала Керченско-Эльтигенская десантная операция, которая началась 1 ноября 1943 года.

Нарком придавал большое значение подготовке к проведению десантных операций. Вот что он написал о керченско-эльтигенской высадке моряков: «Десанты высаживать всегда трудно, но особенно трудно там и тогда, где и когда противник их ждет. У нас не было возможности скрыть свои приготовления: мы находились слишком близко от противника. И, разумеется, он понимал, что, не располагая большим количеством крупных десантных средств, мы будем наносить удар через сравнительно узкий Керченский пролив. Другого решения и другого пути у нас не было. И дело не только в нехватке десантных средств — именно здесь можно было действеннее поддержать десант огнем артиллерии с нашего берега». Высадка в Эльтигене прошла успешно. Пять тысяч семьсот пятьдесят солдат и офицеров 18-й армии с оружием и боеприпасами прибыли к месту боев. Передовым отрядом шел 386-й отдельный батальон морской пехоты под командованием капитана Н. А. Белякова. Десантники действовали дерзко и решительно. До 1 декабря десант под командованием Героя Советского Союза В. Ф. Гладкова успешно отражал атаки неприятеля на занятых рубежах. Десантники-эльтигенцы выполнили свою основную задачу обеспечения высадки 56-й армии на главном направлении. Командующий операцией приказал десанту эвакуироваться с плацдарма. Однако кораблям не удалось подойти к пунктам посадки десантников.

Тогда черноморцы прорвали вражеский заслон и двинулись на соединение с главными силами по суше. 7 декабря они вошли в Керчь. Появление советских войск в Керчи ошеломило гитлеровцев. Опомнившись, они повели наступление на гору Митридат, где закрепились десантники.

Наращивание сил на Керченском плацдарме проходило в сложной обстановке. К 4 декабря Азовская военная флотилия доставила на Еникальский полуостров 75 тысяч бойцов и офицеров, 128 танков, 764 автомашины, около трех тысяч лошадей, свыше 1300 орудий, свыше семи тысяч тонн боеприпасов. «Нельзя не сказать о тех героях, которые перевозили десанты в шторм и под огнем неприятеля, — писал в своих воспоминаниях адмирал Н. Г. Кузнецов. — Вот почему мне хочется назвать хотя бы некоторых людей Азовской военной флотилии: Героев Советского Союза лейтенанта В. Н. Денисова, младшего лейтенанта Н. П. Кириллова и старшего лейтенанта К. И. Воробьева. Однако героизм был настолько массовым, что нет возможности перечислить всех отличившихся. Следует отметить и усилия инженерных частей сухопутных войск, которые совместно с моряками иногда, казалось, чудом грузили и выгружали тяжелые орудия и танки. Противнику не удалось сорвать наши перевозки».

Нашим бойцам пришлось отойти в порт и занять оборону у причалов. Упорные бои за Керчь продолжались еще несколько дней. Десанты в ходе Керченско-Эльтигенской операции нанесли противнику большой урон. В боях с 1 ноября по 12 декабря 1943 года неприятель потерял солдат свыше дивизии, более ста самолетов, пятьдесят танков. Керченско-Эльтигенская операция стала одной из крупнейших по размаху: она осуществлялась войсками целого фронта с участием Черноморского флота и Азовской военной флотилии. Операция еще раз засвидетельствовала, как важно взаимодействие армии и флота.

После захвата плацдарма на Керченском полуострове Генеральный штаб приступил к разработке операции по освобождению Крыма. Замысел операции заключался в одновременном наступлении на Симферополь и Севастополь со стороны Перекопа и с Керченского полуострова. Черноморский флот и Азовская военная флотилия содействовали наступлению Отдельной Приморской армии на первом этапе борьбы и всему фронту — на последнем. В основу директивы Генштаба по освобождению Крыма вошли все предложения, разработанные Главным морским штабом под руководством адмирала Н. Г. Кузнецова.

В преддверии этой важной операции была освобождена

Одесса — один из важнейших черноморских портов. Одесская операция началась с того, что в Николаеве высадился небольшой десант, в который входили 56 моряков из батальона морской пехоты и 12 бойцов сухопутных войск. Командовал десантом старший лейтенант К. Ф. Ольшанский. В течение двух суток десантники отбили 18 ожесточенных атак, уничтожили около 700 фашистских солдат, два танка. Правительство высоко оценило подвиг десантников — все 68 человек получили звание Героя Советского Союза.

Сражение за Крым началось утром 8 апреля 1944 года наступлением войск 4-го Украинского фронта (командующий — генерал армии Ф. И. Толбухин). Враг отчаянно сопротивлялся, но задержать победное шествие наших войск не смог. Не менее успешно развернулось наступление Отдельной Приморской армии (командующий — генерал армии А. И. Еременко). Большую помощь в перевозке войск этой армии через Керченский пролив оказала Азовская военная флотилия.

10 апреля 1944 года была освобождена Одесса. В тот день вместе с Москвой салютовала одержанной победе и эскадра Черноморского флота.

Штурм севастопольской крепости осуществлялся одновременными ударами с трех направлений. Сжать кольцо блокады с моря и воздуха возлагалось на Черноморский флот.

9 мая 1944 года Севастополь был освобожден. При штурме Севастополя фашисты потеряли убитыми более двадцати тысяч солдат и офицеров. Свыше двадцати четырех тысяч солдат и офицеров сдались в плен. Всего же за время боев в Крыму противник потерял убитыми и пленными, не считая погибших на кораблях, свыше 111 тысяч человек. В Крымской операции участвовало свыше четырехсот самолетов морской авиации. Они наносили удары по транспортам противника в море, бомбили немцев в приморских портах. В воздушных схватках противник потерял свыше 80 самолетов. На дно морское ушло 68 кораблей и судов противника.

Активно действовали торпедные катера. В своих мемуарах адмирал Н. Г. Кузнецов вспоминает, что несколько катеров были вооружены реактивными установками. Реактивные снаряды на флоте появились еще перед войной. Они использовались под руководством А. Н. Туполева, создателя первых торпедных катеров.

Конечно, эти установки были мало похожи на грозные «катюши». В годы войны реактивные установки нашли широкое применение на флотах; сначала на бронекатерах, а позднее и на торпедных катерах. Энтузиастом этого дела стал флотский

артиллерист, капитан 1-го ранга Герой Советского Союза Г. В. Терновский. Первая реактивная была установлена на тральщике «Скумбрия» и применена при высадке десанта на Малую Землю. Теперь катера атаковали вражеские конвои с двух сторон и не только торпедами, но и реактивными снарядами. Шестеро офицеров-катерников, отличившихся в Крымской операции, были удостоены звания Героя Советского Союза.

Искусно действовали подводники. Только за один поход подводная лодка Щ-201 под командованием капитан-лейтенанта П. П. Парамошкина одержала три победы — потопила транспорт «Гейзерикс» и тральщик, а также вывела из строя десантное судно. А Герой Советского Союза капитан-лейтенант М. И. Хомяков, командир подводной лодки М-111, сумел одновременно атаковать сразу две цели и обе пустил на дно.

Потери противника в результате действий различных сил Черноморского флота были значительными. Это обстоятельство вынуждены признать и немецкие флотские начальники. Адмирал Ф. Руге в книге «Война на море. 1939–1945» писал, что «при эвакуации погибло пятьдесят судов, в том числе много небольших, частично в крепости, большая же часть в результате воздушных атак». Это «скромное» признание уточняет адмирал Н. Г. Кузнецов: «В действительности были уничтожены семьдесят восемь боевых кораблей и транспортных судов. А гибель транспортов „Тотила“ и „Тейя“, на которых находилось свыше четырех тысяч гитлеровцев, была особо ощутимой…»

Черноморский флот, после изгнания противника из Крыма и Одессы, силами авиации и подводных лодок продолжал активные действия на вражеских коммуникациях, защищал морские перевозки и побережье, постепенно перебазируя свои силы в порты и базы Крыма. В июне 1944 года в Очаков и Одессу вошли основные силы Дунайской флотилии. Читателю сообщим, что Дунайская военная флотилия была создана приказом наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова на базе расформированной Азовской флотилии и предназначалась главным образом для ведения совместных действий с сухопутными войсками на юге. В соответствии с директивой Ставки Верховного главнокомандования от 2 августа 1944 года войсками 2-го и 3-го Украинских фронтов предписывалось подготовить и провести операцию с целью разгрома ясско-кишиневской группировки противника. На Черноморский флот возлагались задачи содействовать войскам 3-го Украинского флота на приморском направлении высадкой тактических десантов, а с выходом Дунайской военной флотилии на Дунай содействовать сухопутным войскам в форсировании водной преграды.

Одновременно с этим флот должен был наносить удары по кораблям и транспортам в море и по военно-морским базам Констанца и Сулина.

В соответствии с планом Ясско-Кишиневской операции авиация Черноморского флота обрушила свой первый удар по кораблям, находящимся в военно-морских базах Констанца и Сулина. В массированных налетах, продолжавшихся до 25 августа, участвовали торпедоносцы, бомбардировщики, штурмовики и истребители. В результате этих атак было потоплено и повреждено более 50 кораблей и судов. Часть кораблей, получивших сильные повреждения, по приказу немецкого командования были выведены на рейд и затоплены своими же экипажами.

Констанца как главная база флота и важнейший узел морских коммуникаций прекратила свое существование.

Противник был вынужден вывести свои уцелевшие корабли и суда из Сулины, что означало отказ от планов их использования на Дунае. «Вследствие атак советской авиации, — писал позднее западногерманский историк Ю. Мейстер, — произошло совершенно противоположное тому, что планировалось. Уходом германских кораблей из Сулины Дунай отдавался русским».

20 августа войска 3-го Украинского фронта перешли в наступление и создали условия для изоляции 6-й немецкой и 3-й румынской армий и окружения кишиневской группировки.

Форсирование лимана началось 22 августа. Под покровом темной южной ночи десант численностью 8100 человек, имевший 10 танков, 122 орудия и миномета, неуклонно приближался к вражескому берегу. В него входили 3-й мотоциклетный полк 46-й армии и части Новороссийского укрепленного района, а также батальон амфибий, 83-я и 255-я бригады морской пехоты. С ходу, высадившись на берег, десантники устремились в глубину вражеской обороны.

Чтобы завершить окружение приморской группировки врага, необходимо было перерезать пути возможного отхода через Кундукскую косу к Дунаю. Эта задача выполнялась силами Дунайской флотилии и высадкой очередного десанта. Вечером 23 августа корабли вышли из Одессы и на рассвете следующего дня подошли к Жебриянам. Десант стремительно высадился на берег, сломил сопротивление врага и через три часа занял город. После продолжительных и упорных боев находившаяся здесь вражеская группировка капитулировала.

Во время боя за Жебрияны десантники, корабельная артиллерия и авиация Черноморского флота уничтожили до 1500, взяли в плен 4400 вражеских солдат и офицеров. Наш

десант потерял 28 человек убитыми и ранеными.

Десантные действия флота обогатили теорию подготовки и высадки десантов с целью захвата портов и военно-морских баз противника в условиях быстрого продвижения наших войск на приморском направлении.

За годы войны было высажено 113 десантов, общей численностью равной тридцати дивизиям. Десанты, проведенные сухопутными войсками и Военно-морским флотом, как правило, были успешными и внесли существенный вклад в Победу. В то же время, как отмечал адмирал Н. Г. Кузнецов: «Нельзя считать случайностью или просчетом немецкого командования, что Советская Армия не только в начале войны, но и позже не имела у себя в тылу ни одного десанта, высаженного с моря». Добавим от себя, что в течение всей войны ни одна военно-морская база не была взята врагом с моря.

Наступление войск 3-го Украинского фронта успешно продолжалось до 27 августа. После полуторадневных боев они во взаимодействии с Дунайской флотилией овладели городом Галац, на следующий день взят Браилов. К исходу 29 августа 1944 года задачи, поставленные Ставкой Верховного главнокомандования в Ясско-Кишиневской операции, были полностью выполнены.

Ясско-Кишиневская операция — одна из крупнейших операций Великой Отечественной войны, в которой совместные действия войск 3-го Украинского фронта и Черноморского флота послужили важнейшим фактором, ускорившим достижение целей операции в кратчайшие сроки.

Действия Черноморского флота в Ясско-Кишиневской операции отличались активностью и разнообразием выполнявшихся задач. Опыт его в этой операции способствовал формированию новых взглядов на оперативно-стратегическое использование флота в современной войне. Огромную работу в годы Великой Отечественной войны провели моряки-черноморцы по перевозке советских войск, военной техники, продовольствия и других народно-хозяйственных грузов.

Об интенсивных перевозках Черноморского флота красноречиво говорят следующие цифры: за второе полугодие 1942 года перевезено 200 тысяч бойцов гражданского населения, более 500 орудий, 86 танков. Каспийская флотилия перевезла более 400 тысяч человек, 8 тысяч орудий, 200 самолетов, 700 танков. В 1943 году между черноморскими портами Кавказа перевезено 330 тысяч бойцов и офицеров, более полумиллиона тонн воинских и народно-хозяйственных грузов.

«Опыт Великой Отечественной войны, — написал позднее

Маршал Советского Союза А. А. Гречко, — еще раз подтвердил правильность основного положения нашей военной доктрины — победу над сильным противником можно одержать только общими усилиями всех видов Вооруженных Сил в их тесном взаимодействии. Война показала также, что в борьбе даже с континентальным противником важная роль принадлежит Военно-Морскому Флоту».

Черноморскими твердынями вошли в историю Великой Отечественной войны города и военно-морские базы — Одесса, Севастополь, Новороссийск и Керчь. Все они стали городами-героями, а на их знаменах засверкали Золотые Звезды…

Глава 9
Флотилии вступают в бой

О морских, речных, озерных флотилиях в трудах историков сказано незаслуженно мало. В то же время наличие флотилий в Военно-морском флоте показывает, какое значение придавал нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов их совместным действиям с сухопутными частями в случае войны.

В предвоенные годы адмирал Н. Г. Кузнецов обращал внимание всех служб Наркомата ВМФ, Главного морского штаба, Военно-морской академии и военно-морских училищ на изучение боевого опыта флотилий в Гражданскую войну и во время конфликта на КВЖД. К этому времени уже вышло несколько книг по изучению опыта военных действий речных флотилий. В 1927 году в серии «Библиотека командира» была издана монография А. Саковича «Речные и озерные флотилии», в которой освещалась тактика действий речных сил. В 1928 году в той же серии вышла книга К. Шильдбаха «Борьба на реках», в которой исследованы способы действий речных флотилий. Автор подробно высказал свое мнение о форсировании речных преград. Этой же проблеме была посвящена монография В. Булашева «Речные военные флотилии», вышедшая в 1934 году.

В 1939 году Главный морской штаб подготовил временное Наставление по боевой деятельности речных флотилий (НРФ-39), в котором изучались требования, предъявляемые к подготовке и ведению боевых действий речными силами.

Накануне Великой Отечественной войны в составе ВМФ уже имелись Амурская Краснознаменная военная флотилия (база Хабаровск), Дунайская военная флотилия (база Измаил), Пинская военная флотилия (база Пинск) и Каспийская военная флотилия (база Баку).

В первые же месяцы войны Наркомат ВМФ формирует Ладожскую военную флотилию (25 июня 1941 года), усиливает Чудскую и Днепровскую озерные флотилии (22 июня 1941 года), воссоздает Азовскую флотилию, вновь создает Ильменскую озерную флотилию (28 июля 1941 года), за ней Волжскую (27 октября 1941 года) и Беломорскую (2 августа 1941 года). Все русские реки и озера включатся в войну.

Ладожская военная флотилия обеспечивала перевозки грузов через Ладожское озеро для осажденного Ленинграда. Так родилась Дорога жизни (водная магистраль летом и ледовая — зимой), сыгравшая важную политическую и стратегическую роль

в Великой Отечественной войне. Моряки переправили по Дороге жизни более 1 миллиона человек и доставили 1 миллион 690 тысяч тонн грузов.

Азовская флотилия формировалась за счет судов Черноморского и Азовского морских пароходств. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов издал директиву от 5 июля 1941 года, в которой требовал быть готовыми по решению правительства к образованию Азовской флотилии, с главной базой в Мариуполе и с маневренными базами в Ейске, Ахтари, Керчи, Ростове и Азове. Задача флотилии — прикрыть плавание по Азовскому морю от авиации и мин. Для решения этой задачи были вьшелены суда Азовского пароходства: ледокол № 4, «Перванш», «Штурман», «Мариуполь», «Воинов». Черноморское морское пароходство направило в состав флотилии суда «Рот Фронт» и «Спартаковец», выделялся также СКР ТЩ «Севастополь».

Утром 22 июня 1941 года корабли Дунайской флотилии ответили сильным огнем на артиллерийские залпы с румынского берега. Потерь в кораблях и боевой технике в этот день не было.

Больше того, моряки-дунайцы перешли в наступление и высадили первые десанты на территории противника, овладев румынским побережьем Дуная на протяжении 70 километров. И только в связи с отходом наших войск корабли флотилии вынуждены были перебазироваться в Одессу. Отход прикрывали корабли Черноморского флота — лидер «Харьков» и эсминец «Бодрый». Через три дня резко осложнилась обстановка на юго-западном направлении, и нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов отдал приказ о переброске кораблей Дунайской военной флотилии в район Херсонеса и Николаева, где они будут взаимодействовать с войсками Южного фронта.

Дунайская флотилия была сформирована в июне 1940 года во время освобождения Бессарабии и Южной Буковины. К началу войны в ее состав входили: дивизион мониторов (5 единиц), дивизион бронекатеров (22 единицы), отряд катеров-тральщиков (7 единиц), дивизия сторожевых катеров, авиаэскадрилья, 6 батарей береговой обороны, отдельный зенитный артиллерийский дивизион.

В первый день войны фашистская авиация нанесла мощный бомбовый удар на советские погранзаставы, Брестскую крепость и корабли Пинской флотилии, которые шли Днепровско-Бугским каналом на помощь 4-й армии Западного фронта. Бойцы Красной армии с ожесточенными боями отступали от Бреста. Немецкая авиация разбомбила шлюзы канала, и командующий Пинской речной флотилии контр-адмирал Д. Д. Рогачев принял решение вывести корабли на реку Припять. В результате этого перехода

Пинская флотилия оказалась на стыке двух крупных групп немецких армий — «Юг» и «Центр», наступавших вдоль берегов Припяти. Пинская флотилия представляла собой внушительную силу. В ее состав входили современные мониторы, канонерские лодки, сторожевые корабли и бронекатера, вооруженные морскими орудиями и крупнокалиберными пулеметами. Сосредоточившись в Мозыре, корабли флотилии помогали переправлять сухопутные части через реку, прикрывали свои переправы и разрушали вражеские, высаживали десанты. Во второй половине июля фашистские части вышли к Днепру. В эти дни флотилия провела замечательную боевую операцию — ночной поход на позиции противника в районе села Гребени, где враг стянул большие свои силы и готовился форсировать Днепр. 3 августа 1941 года монитор «Левачев», плавучая база «Белоруссия» и два бронекатера под командой капитана 1-го ранга И. Л. Кравца скрытно приблизились к селу и открыли шквальный огонь по противнику из орудий и пулеметов. В свете пожаров было видно, как метались по селу застигнутые врасплох фашисты. При огневой поддержке кораблей флотилии бойцы сухопутных войск овладели селом Гребени. «Дали пить немцам из Днепра!» — шутили потом моряки. Более шестисот убитых и раненых гитлеровцев, автомашины с боеприпасами, мотоциклы, понтоны для переправы — таков итог совместной операции моряков и сухопутных войск на Днепре.

В конце августа немецко-фашистские войска подошли к Киеву. Моряки помогали нашим сухопутным войскам при переправе на левый берег Днепра севернее Клева. 15–19 сентября 1941 года Пинская флотилия вела свои последние бои под Киевом. Четыре монитора и катера расстреливали немецкие войска на переправе. Когда закончились все снаряды, моряки взорвали боевые корабли, подняв на них сигналы «Погибаю, но не сдаюсь!». Свыше шестисот моряков в районе Нежина в сухопутных боях обеспечивали отход 37-й армии. К 13 сентября в отряде осталось несколько десятков героических моряков. «С особым чувством перечитываешь строки приказа Военного совета Юго-Западного фронта от 10 сентября 1941 года, — писал в своих мемуарах адмирал Н. Г. Кузнецов, — что Пинская флотилия в борьбе с немецкими фашистами показала образцы мужества и отваги, не щадя ни крови, ни самой жизни…»

5 октября 1941 года нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов подписал приказ о расформировании Пинской флотилии. Тогда еще никто не предполагал, что героическая флотилия будет воссоздана и проявит себя достойно в победе над врагом.

В июле 1941 года адмирал Н. Г. Кузнецов внес в

Государственный Комитет Обороны предложение сформировать на Волге учебный отряд, который готовил бы личный состав для воюющих флотов. В дни наступления немцев на Москву этот отряд преобразовали в Волжскую военную флотилию, которая готовилась к боевым действиям в бассейне Волги. В состав флотилии вошли семь канонерских лодок, переоборудованных из речных судов, 15 бронекатеров, около 30 тральщиков и две плавучие батареи. Своевременность и обоснованность решения наркома ВМФ подтвердили дальнейшие события. В 1942 году противник предпринял крупное наступление на Волге. Волжская флотилия сыграла огромную роль в организации движения судов на главной речной магистрали страны, а затем и в битве за Сталинград.

За сравнительно короткое время немцы сбросили в Волгу до 350 мин. Возникла серьезная угроза для судоходства. Новые электромагнитные мины требовали особых средств борьбы с ними. Самым напряженным месяцем для Волжской флотилии стал август 1942 года. Пятьсот постов наблюдения, десятки вооруженных судов и катеров вели почти круглосуточное траление мин, а выбор обходных фарватеров с трудом обеспечивал судоходство на реке.

Особенно трудные задачи приходилось решать заместителю командующего флотилией контр-адмиралу Б. В. Хорошхину. Ему поручили возглавить бригаду тральщиков, которая работала на самых опасных участках. Когда ниже Сталинграда образовалась «пробка», Хорошхин направил свой бронекатер именно туда. При подходе к местечку Никольское раздался сильный взрыв, и объятый пламенем бронекатер исчез в воде. Погибла вся команда вместе с отважным адмиралом. По существу, битва за Сталинград не была бы выиграна без Волжской флотилии «смертников».

В потоке самых различных грузов, транспортировавшихся по Волге, нефтепродукты занимали самое важное место. От них зависела боеспособность фронтов.

…В кабинете Верховного главнокомандующего И. В. Сталина собрались члены Государственного Комитета Обороны и Генерального штаба. Разбирался вопрос «О значении Волги и перевозок по ней». Серьезной критике подверглась деятельность Волжской флотилии. Новым командующим флотилии был назначен контр-адмирал Ю. А. Пантелеев, а «водным» наркомам Н. Г. Кузнецову и З. А. Шашкову было предложено срочно вылететь на Волгу, чтобы на месте принять необходимые меры. Для надежного обеспечения движения судов было необходимо увеличить количество тральщиков. Нарком речного флота З. А. Шашков выделил все пригодные для этой цели суда, и

вскоре флотилия имела уже более 200 тральщиков. Для усиления противовоздушной обороны речных караванов сформировали 200 отдельных взводов, на берегах реки появилось дополнительно свыше 400 наблюдательных постов. Такая совместная работа двух наркоматов дала хорошие результаты.

Решением ГКО все волжские речные пароходства со всеми судами и службами временно перешли в оперативное подчинение командующего флотилией контр-адмирала Ю. А. Пантелеева. Только за лето 1943 года по реке прошло восемь тысяч судов, доставивших Красной армии более семи миллионов тонн нефтепродуктов. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов еще дважды летал на Волгу, а в августе 1943 года он отчитывался за свою работу в Ставке Верховного главнокомандования. Маршал И. В. Сталин похвалил моряков. «В победе под Курском есть и их вклад, — отметил он. — Но темпы перевозок горючего не снижать!..»

Вернемся назад. К периоду 1942 года, когда решалась судьба Сталинграда.

В августе того года Государственный Комитет Обороны направил В. А. Малышева в Сталинград. Это было критическое время для города на Волге: ожесточенные воздушные атаки на центр города, прорыв фашистских танков к тракторному заводу. За рычаги непокрашенных танков садились рабочие, способные водить танки, и под их управлением прямо из цехов выскакивали грузные машины навстречу врагу. В это время на заводе находился нарком танкопрома В. А. Малышев. Позже в Сталинградском обкоме партии он увидел могучую фигуру с запоминающейся огненно-рыжей копной волос, — это был Зосима Алексеевич Шашков, народный комиссар речного флота СССР. Они считали себя земляками. В. А. Малышев родился в Усть-Сысольске, где жили его родители. Отец Александр Николаевич Малышев — бывший новгородский мещанин, после окончания Петербургского учительского института был направлен учительствовать в старейший северный город Яренск, в прошлом первую столицу Печорского края. Здесь он познакомился с Еленой Константиновной Поповой, дочерью местного мещанина и земского служащего К. Н. Попова. В 1892 году Александр Николаевич Малышев женился на Елене Константиновне Поповой, и семья переехала в Усть-Сысольское городское училище, где глава семьи работал сначала преподавателем, а затем учителем-инспектором. Здесь в столице коми-народа родились шесть братьев и сестер будущего наркома промышленности.

Знакомство их состоялось еще до войны, когда В. А. Малышев работал директором Коломенского машиностроительного завода,

одного из крупнейших предприятий Советского Союза, а З. А. Шашков — наркомом водного транспорта СССР. Самый молодой нарком рассказал о своей юности, когда он плавал матросом, боцманом, помощником капитана, а затем капитаном на северных реках Сысоле, Вычегде, Двине. В 1927 году З. А. Шашков возглавил Управление речного пароходства, которое размещалось в Усть-Сысольске. Узнав об этих фактах, В. А. Малышев признал в З. А. Шашкове своего земляка…

И еще об одном важном обстоятельстве следует рассказать, прежде всего молодому читателю. В конце 30-х годов прошлого века на места директоров заводов, начальников главков, главных инженеров, наркомов, объявленных вредителями, врагами народа, арестованных, сосланных или расстрелянных, выдвигались совсем молодые люди, вчерашние студенты. Выдвиженец — типичное выражение из словаря той эпохи.

Среди этой плеяды множество легендарных наркомовских имен: Б. Ванников, А. Ефремов, А. Косыгин, А. Шахурин, В. Малышев, М. Первухин, Д. Устинов. Самому старшему из них, Борису Львовичу Ванникову, было 42 года, Малышеву — 36, ровесникам адмирала Н. Г. Кузнецова — Косыгину, Шахурину, Первухину, Ефремову — 35. Устинову — 31, в 33, как и З. А. Шашков, он станет наркомом вооружений. Этим хозяйственникам, командирам отраслей надо было заниматься конкретным делом — создавать станки, самолеты и танки, осваивать выпуск новых видов вооружения, одевать страну… А как они работали? Какая ответственность выпала на их плечи? Да, это были достойные сыны своей Родины и работали они за идею и Победу.

В завершение первой главы этой книги мы обещали рассказать о Зосиме Алексеевиче Шашкове подробнее. Думаю, уместно сделать это сейчас. Мало кто из читателей знает, что в 1939 году были назначены почти одновременно 34-летний Н. Г. Кузнецов наркомом Военно-морского флота и 33-летний З. А. Шашков наркомом водного транспорта. Интересно, что оба они — уроженцы Котласского района Архангельской области.

Я долго размышлял: почему два земляка, два наркома, практически ровесники, не оставили воспоминаний о своих взаимоотношениях по службе? Как эти отношения складывались? Кто из вождей способствовал их столь стремительной карьере? Многое для меня прояснилось после очередного посещения города Котласа. В научных фондах городского краеведческого музея и архиве штаба школьников «Товарищ», носящего имя Н. Г. Кузнецова, я ознакомился с автобиографией, письмами, фотографиями и другими документами З. А. Шашкова, которые

дают вполне исчерпывающие ответы на поставленные мною вопросы.

Начну по порядку. Зосима Шашков родился 30 апреля 1905 года в крестьянской многодетной семье (шесть братьев и две сестры). «Лично я знал Николая Герасимовича еще с детских лет, — рассказывает в письме от 24 февраля 1977 года ребятам из штаба „Товарищ“ З. А. Шашков. — Он уроженец Вотложемской волости деревни Медведки, а я родился и жил в деревне Новинки Приводинской волости. Расстояние — 6 километров, и в детстве мы часто встречались…»

В тринадцатилетнем возрасте Зосима Алексеевич начал свою трудовую деятельность на Северной Двине вначале бакенщиком, а затем матросом, штурвальным, боцманом… Два старших брата З. А. Шашкова служили вместе с Н. Г. Кузнецовым в годы Гражданской войны в Северо-Двинской флотилии и дружили с ним. З. А. Шашкову запомнилась встреча друзей, военморов-северодвинцев, которая состоялась в 1920 году в Котласе. Фрагмент из письма Зосимы Алексеевича, в котором рассказывается о приезде Кузнецова в Котлас, мы приводили в главе, посвященной детству и юности будущего наркома ВМФ.

С 1922 по 1926 год З. А. Шашков учился в техникуме водных путей сообщения и по окончании его получил звание штурмана 1-го разряда. В 1929 году он поступил в Московский институт инженеров водного транспорта, а после перевода водного факультета в Ленинград с отличием окончил его. Затем последовали учеба в аспирантуре, работа доцентом, заведующим лабораторией, деканом факультета. В 1937 году его назначают директором Горьковского института водного транспорта, а уже через год З. А. Шашков стал заместителем наркома водного транспорта. Возглавлял тогда этот наркомат бывший руководитель НКВД Н. И. Ежов, с именем которого связаны массовые репрессии неповинных людей. В 1939 году Н. И. Ежов был осужден и расстрелян, а наркомом водного транспорта стал З. А. Шашков. Надо полагать, что продвижению его по службе способствовал секретарь ЦК ВКП(б) А. А. Жданов, речник по образованию, многие годы работавший на партийно-советской работе в Горьковской области.

Более двадцати лет З. А. Шашков как нарком, а затем как министр руководил работой речного транспорта страны. Не много было в нашей истории таких министров-«долгожителей». Он неоднократно избирался депутатом Верховного Совета СССР, а на XIX (1952) и XX (1956) съездах партии — кандидатом в члены ЦК КПСС. Зосима Алексеевич награжден тремя орденами Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, пятью медалями. Таков

«скромный» послужной список З. А. Шашкова, прожившего долгую и достойную жизнь. Умер он 14 июля 1984 года в возрасте 79 лет.

Вернемся к письмам легендарного наркома водного транспорта З. А. Шашкова: «Позже я встретился с Николаем Герасимовичем в 1939 году, когда после возвращения из Испании (он там был нашим военпредом) он был назначен в Наркомат Военно-морского флота, а я тогда работал наркомом водного транспорта СССР. Н. Г. Кузнецов тогда проявил очень много внимания в части установления деловых контактов двух наркоматов. С начала войны встреч было много…» Испокон веков морской флот в России начинался с речного, и они всегда существовали и воевали в единой связке.

Член транспортного отдела при Государственном Комитете Обороны З. А. Шашков выполнял все задания по обеспечению транспортных потребностей страны. Заметим, что председателем Транспортного отдела ГКО, далеко не почетного, но весьма трудоемкого и хлопотного органа был И. В. Сталин. И нужно полагать, что под его руководством члены транспортного отдела чувствовали «сильную руку», а это налагало особую ответственность за выполнение всех решений. Как нарком речного флота СССР З. А. Шашков своим приказом передал для нужд обороны около тысячи транспортных судов, многие буксиры и другие плавсредства, которые послужили основой для создания речных флотилий. Особенно тесные деловые отношения сложились у руководства речного флота с Наркоматом ВМФ. 18 мая 1942 года наркомы Кузнецов и Шашков издали совместный приказ о мероприятиях по обеспечению противоминной защиты перевозок по Волге, а 3 июня ввели в действие «Положение об организации безопасности плавания и стоянки судов и объектов от плавающих мин на участке реки Волга от Астрахани до Саратова». Речники также получили «Инструкцию капитанам, судоводителям самоходных и несамоходных судов в условиях минной опасности» и «Инструкцию по приготовлению к постановке противоминного боносетевого заграждения…». Эти задания начальник Волжского бассейнового управления пути и командующий флотилией выполнили. В помощь речникам Н. Г. Кузнецов направил на Волгу специалистов во главе с начальником минно-торпедного управления Н. И. Шибаевым. В последний июльский день 1942 года наркомы Кузнецов и Шашков отдали приказ о военизации речных судов. На Волгу направлялись 75 офицеров в качестве военных помощников капитанов-речников, а также 258 старшин и краснофлотцев-

артиллеристов. Для обеспечения противоминной обороны Волги на участке Замьяны — Астрахань в подчинение командующего Волжской флотилии контр-адмирала Ю. А. Пантелеева переходила Астраханская военно-морская база Каспийской военной флотилии. Благодаря этим и другим мерам повышалась безопасность доставки бакинской нефти по всей речной магистрали. На Волге также формировался отряд дымомаскировки и дегазации.

К осени 1943 года волжские фарватеры стали вполне надежными. За это время по Волге прошло около восьми тысяч различных судов. Было перевезено более шести миллионов тонн жидкого топлива, и, как отмечал Ю. А. Пантелеев, «ни одна баржа с топливом не подорвалась на мине».

Высокую оценку действиям моряков дал в своей книге «Начало пути» Маршал Советского Союза В. И. Чуйков, командовавший во время Сталинградской битвы 62-й армией: «О роли моряков флотилии, об их подвигах скажу кратко: если бы их не было, возможно, 62-я армия погибла бы без боеприпасов и без продовольствия и не выполнила бы своей задачи».

Вместе с воинами 62-й армии Сталинград защищали моряки 42-й и 92-й отдельных бригад, в числе которых были и архангелогородцы В. П. Переломов, Г. М. Зайцев, М. Т. Новиков, П. Е. Тюкин, Л. И. Митин, В. М. Душин и многие другие. В войсках Сталинградского фронта воевали портовики Архангельска — И. К. Лихарев, П. М. Попов, Е. В. Иванов, К. А. Карельский и другие.

На Волге в ходе боев и транспортных перевозок были подготовлены замечательные кадры моряков-речников. В конце лета 1943 года именно отсюда черпали кадры для вновь создаваемой Днепровской флотилии. Причем моряки уходили на Днепр со своими кораблями и вооружением, погруженными на платформы, и доставлялись по железной дороге к месту новой службы. Много волжских бронекатеров воевало в Азовской флотилии. Они участвовали в Керченско-Эльтигенской десантной операции, а затем действовали на Дунае.

В июне 1944 года нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов расформировал Волжскую флотилию.

В одном из писем котласским школьникам З. А. Шашков рассказывал: «Назову два крупнейших события периода войны, где мне приходилось бок о бок работать вместе (с Н. Г. Кузнецовым. — *В. Б.)*. Это 1941 и 1942 годы. Организация Ладожских переправ, завоз грузов блокадному Ленинграду (известная „Дорога жизни“), где Военно-морской флот и лично нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов оказывали речному флоту большую

помощь по охране судов, идущих с продовольствием для Ленинграда…»

В исторической и художественной литературе Дорогу жизни зачастую отождествляют с ледовой трассой. Объясняется это тем, что летние перевозки Ладожской военной флотилии и Северо-Западного речного пароходства считались обычным делом, хотя и трудным. Это неправильное суждение. Только ледовую трассу и водную коммуникацию можно по праву считать Дорогой жизни для Ленинграда. Только с 12 сентября по 1 декабря 1941 года моряки и речники перебросили через Ладогу 40 тысяч бойцов и более 60 тонн грузов. «Понимая огромное значение Дороги жизни, — написал в своих мемуарах адмирал Н. Г. Кузнецов, — фашисты ожесточенно бомбили корабли и суда, порты погрузки и разгрузки. Героически защищая ладожскую коммуникацию, в первую военную навигацию погибли канонерская лодка „Олекма“, тральщик „ТЩ-122“ и спасательный корабль „Водолаз“».

В октябре-ноябре 1941 года обострилась обстановка на Волховском фронте. Пал Тихвин. Возникла угроза Волховстрою. По решению Ставки из Ленинграда на Волховский фронт через Ладогу моряки и речники срочно переправили две стрелковые дивизии и бригаду морской пехоты. Им пришлось с ходу вступить в бой. Волховстрой был спасен.

В конце ноября плавающий лед стал мешать движению по озеру, но ладожцы стойко несли свою боевую вахту. Вплоть до 29 ноября отдельные речные суда продолжали упорно пробиваться в Осиповец, хотя уже параллельно начала действовать ледовая трасса.

Едва появился первый лед, как моряки-гидрографы вместе с бойцами дорожно-эксплуатационного полка принялись прокладывать основную ледовую трассу через озеро. Вскоре по ней пошли сани с хлебом. Дорога жизни по льду стала единственной для блокадного Ленинграда.

Борясь за коммуникации на Ладоге, немцы и финны попытались высадить десант на остров Сухо, который прикрывал восточную часть Дороги жизни. На рассвете 22 октября более двадцати военных судов, вооруженных артиллерией и крупнокалиберными пулеметами, под прикрытием самолетов были обнаружены на подходе к нашему побережью.

По вражескому десанту ударили советские самолеты, корабли Ладожской флотилии с ходу вступили в бой. Меткий огонь по фашистским десантникам вела береговая артиллерия с острова Сухо.

Вскоре нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов получил донесение с Балтики об успешном отражении десанта противника, а уже

вечером 22 октября 1942 года он сообщил в Ставку Верховного главнокомандования: «Десант разгромлен».

Героизму защитников блокадного Ленинграда, совместной работе моряков и речников посвятил немало страниц в своих воспоминаниях адмирал Н. Г. Кузнецов: «Ледовая трасса зимой 1942 года сыграла огромную, возможно, решающую роль в спасении блокированного Ленинграда, но водные перевозки, начавшиеся весной, были не менее важны. К ним всю зиму готовились военные моряки и речники Ладоги. В труднейших условиях они отремонтировали 130 боевых и транспортных судов… За лето и осень было переброшено огромное количество грузов. Войска фронта и флот получили более 300 тысяч человек пополнения, около 780 тысяч тонн продовольствия и боеприпасов… Ледовая и водная трассы через Ладогу, дополняя друг друга, помогли Ленинграду вьщержать блокаду и внесли свой вклад в прорыв вражеского кольца».

В июне 1943 года на Ладогу были доставлены две малые подводные лодки «М-77» и «М-79». Моряки-подводники установили наблюдение за подходами к базам и портам, за коммуникациями, побережьем и островами. Командование Ладожской флотилии получило возможность значительно расширить круг сведений о противнике.

За кампанию 1943 года кораблями Ладожской флотилии было перевезено 240 416 тонн разных грузов, из них более 120 тысяч тонн продовольствия, 855 700 кубометров лесоматериалов. С июня основной поток грузов пошел по железной дороге через Шлиссельбург и по Ново-Ладожскому каналу. На западный берег было переправлено свыше 162 тысяч человек.

В июле 1944 года за мужество и героизм, проявленный моряками, Ладожская флотилия была награждена орденом Красного Знамени. Забегая вперед, сообщим читателю, что 24 июля 1965 года Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин, вручая второй орден Красного Знамени Балтийскому флоту, в состав которого в годы войны входила и Ладожская флотилия, специально подчеркнул: «Много сделали моряки и для того, чтобы в неимоверно трудных условиях наладить связь осажденного города со страной, чтобы жила и действовала проходящая через Ладогу „Дорога жизни“, как ее тогда называли ленинградцы». Достойная оценка нашего правительства ратному труду моряков и речников.

Онежская флотилия была сформирована осенью 1941 года. Ее задачей являлись поддержка фланга частей Красной армии, обеспечение перевозок войск, боеприпасов и эвакуация раненых. Вот как описал в своей книге «Курсом к победе» адмирал

Н. Г. Кузнецов: «В начале августа 1941 года мой заместитель адмирал И. С. Исаков, находившийся в Ленинграде, поднял вопрос о формировании военной флотилии на Онежском озере.

А где возьмем корабли? — спросил я.

Поставим пушки на гражданские суда».

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов ответил согласием. Командующим флотилии был назначен капитан 2-го ранга А. П. Дьяконов. Формирование флотилии, вооружение кораблей, комплектование команд проходили в Петрозаводске. Адмирал Н. Г. Кузнецов, его штаб и службы наркомата оказали действенную помощь в создании новой боевой флотской структуры на Онежском озере. Враг подходил к столице Карелии, флотилию временно перевели в Девятино, недалеко от Вытегры. Там находились мастерские и моряки, зимой продолжали вооружать орудиями и пулеметами буксиры, шаланды, прогулочные катера, а многие вчерашние речники надели военную форму.

Ладожская, а также Онежская военные флотилии успешно действовали совместно во время наступательных операций. В июле 1944 года корабли этих флотилий перевезли передовые отряды наступающих войск на северный берег Свири, где с захваченного плацдарма войска Карельского фронта впоследствии развернули стремительное наступление.

Капитан 1-го ранга Н. В. Антонов, который командовал Онежской флотилией, решил не дожидаться подхода сухопутных войск и высадил десант в районе Петрозаводска. Морские пехотинцы двинулись к городу по шоссе. Это стало большим риском, так как количество десантников было невелико. Но риск полностью оправдался. Молниеносный удар парализовал сопротивление, и моряки освободили столицу Карелии, а Онежская флотилия была отмечена в приказе Верховного главнокомандующего и носила почетное наименование Петрозаводской.

В дальнейшем Н. В. Антонов уже в звании контр-адмирала командовал Амурской флотилией, а за храбрость и решительность в боях с японцами был удостоен звания Героя Советского Союза. 28 ноября 1941 года Онежская военная флотилия была расформирована. 31 декабря 1942 года было создано 2-е формирование Онежской флотилии.

В 1944 году по приказу наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова была создана флотилия на Чудском озере. На льду этого знаменитого озера русские воины Александра Невского били псов-рыцарей. В годы Великой Отечественной войны моряки на Чудском озере умножили славу своих предков.

13 июня 1944 года два советских бронекатера находились в дозоре в северной части Чудского озера, а ночью обнаружили четыре немецких катера. Несмотря на превосходство врага, командир бронекатера № 322 лейтенант Волкотруб врезался в строй противника и открыл огонь. Командир другого бронекатера под командованием бронекатера лейтенанта Смирнова пошел на таран. Поврежденный немецкий катер сразу пошел ко дну. Подобрав из воды шестерых пленных, советские катера благополучно вернулись на базу.

Корабли возрожденной Днепровской флотилии вошли в освобожденный Пинск. За успешные действия при освобождении Пинска и в Бобруйской операции Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 июля 1944 года Днепровская флотилия была награждена орденом Красного Знамени. Десять участников десанта удостоились звания Героя Советского Союза. Затем корабли Днепровской флотилии двинулись дальше — на Вислу и Одер. Три бригады речных кораблей и бригады траления помогали нашим сухопутным частям до самого окончания войны — до штурма Берлина. За успешные действия на берлинском направлении Краснознаменная Днепровская флотилия была награждена орденом Ушакова 1-й степени.

В апреле 1944 года по решению Ставки нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов издал приказ о формировании Дунайской военной флотилии, которую возглавил контр-адмирал С. Г. Горшков.

Следует отметить исключительно активный характер боевых действий Дунайской военной флотилии. Она участвовала в сражениях и оказывала большую помощь в наступательных операциях войскам 2-го и 3-го Украинских фронтов в 1944–1945 годах, высадила более двух десятков десантов, успешно осуществляла артиллерийскую поддержку флангов сухопутных войск, обеспечивала переброску по Дунаю частей Красной армии, боевой техники и боеприпасов.

В сентябре-октябре 1944 года Дунайская флотилия участвовала в Белградской операции. Только через Дунай были переправлены войска 57-й армии 3-го Украинского фронта и 46-й армии 2-го Украинского фронта, всего более 170 тысяч бойцов и офицеров, много вооружения и боеприпасов.

Моряки Дунайской флотилии участвовали в Будапештской операции, в освобождении Вены. За успешные военные действия Дунайская флотилия одиннадцать раз отмечалась в приказах Верховного главнокомандующего, была награждена орденами Красного Знамени, Нахимова 1-й степени и Кутузова 2-й степени. Более семи тысяч моряков флотилии удостоились высоких правительственных наград.

Речные флотилии, созданные до войны, были лучше оснащены и имели специальные речные мониторы и катера.

Озерные флотилии уже создавались в ходе войны, были вооружены слабее, а боевыми кораблями стали наспех переоборудованные гражданские суда, которые внесли свой вклад в разгром врага.

В конце января 1943 года нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов поднял в Ставке вопрос о целесообразности воссоздания Азовской флотилии. К этому времени северные берега Азовского моря уже находились в наших руках. Южный фронт готовился наступать на Мариуполь и далее на Перекоп, а Северо-Кавказский фронт готовился к освобождению Таманского полуострова. В этих освободительных боях оказалась кстати помощь моряков.

3 февраля 1943 года, заручившись поддержкой Верховного главнокомандования, адмирал Н. Г. Кузнецов подписал соответствующий приказ, согласно которому вновь воссоздаваемой флотилии возвращались все ранее входившие в нее корабли. Возглавил флотилию ее бывший командующий контр-адмирал С. Г. Горшков.

В Ейске началось формирование флотилии. По железной дороге перебрасывались катера, орудия береговых батарей и другая техника. По существу, флотилия формировалась в тылу врага, а фашистская авиация не раз бомбила порт и корабли флотилии.

О боевых действиях этой флотилии мы более подробно рассказали в главе «Черноморская эпопея».

На заключительном этапе Второй мировой войны четыре бригады речных кораблей и две бригады Амурской флотилии бронекатеров активно участвовали в разгроме милитаристской Японии. Корабли и бронекатера заходили далеко в тыл врага, обеспечивали переправы сухопутных войск, высаживали десанты, оказывали им огневую поддержку.

Фашистские генералы и адмиралы в своих мемуарах всегда признавали, что флотилии русских на внутренних морях, реках и озерах действовали активно и успешно. Западный историк Ю. Майтер специально подчеркнул, что «советское командование речных и озерных флотилий успешнее справилось со своими задачами», чем немецко-фашистское командование…

Глава 10
Война в Арктике

Готовясь к войне с Советским Союзом, германское командование держало наготове в Северной Норвегии и Северной Финляндии «горные войска», включающие два финских и четыре немецких корпуса, сведенных в особую армию «Норвегия», которой командовал генерал-полковник Н. Филькенхорст (позднее его сменил генерал-полковник Дитль).

Планом «Барбаросса» намечалось овладеть Мурманском и главной базой Северного флота — Полярным, захватить Кировскую железную дорогу и тем самым изолировать Кольский полуостров от центральных районов страны, оккупировать Карелию и овладеть всем бассейном Белого моря до Архангельска включительно. Немецко-фашистское командование рассчитывало осуществить свои планы на Севере молниеносно, используя в основном сухопутные силы и авиацию.

Однако, когда морские коммуникации между СССР и США и Англией в северных водах приобрели стратегическое значение, гитлеровское командование вынуждено было перебросить сюда крупные соединения надводных кораблей, подводных лодок и морской авиации. Бороться с ними предстояло самому молодому военному флоту в СССР — Северному.

Еще до начала войны в сентябре 1940 года нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов вылетел на Северный флот. Вместе с новым командующим флотом А. Г. Головко он на одном из эсминцев прошел путь от Мурманска до Архангельска. Заходили во все бухты и заливы. На этом огромном океанском и морском театре намечалось создание мощного Северного военного флота. Началось строительство больших судостроительных заводов в Молотовске (с сентября 1957 года Северодвинск) и судоремонтного предприятия в Мурманске. Недостаток боевых кораблей на Севере Наркомат ВМФ старался компенсировать установкой береговых батарей. Одни батареи были уже готовы, другие устанавливались, третьи существовали «лишь в проекте, на бумаге». Развитие Северного флота сдерживалось отставанием инфраструктуры. А, как известно, флот без берега существовать не может. Из поездки на Север адмирал Кузнецов вынес впечатление, что «флот там слаб и его надо всячески укреплять». 20 июня 1940 года результаты командировки наркома ВМФ на Северный флот обсуждались на специальном заседании Главного военного совета.

Мы располагаем важным документом, подготовленным Н. Г. Кузнецовым: «В ЦК ВКП(б) тов. Сталину И. В. Главный военный совет Военно-Морского Флота Союза ССР рассмотрел вопрос о ходе строительства главной базы Северного флота в губе Ваенга Кольского залива. При рассмотрении выявилась необходимость проведения ряда специальных мероприятий для форсирования строительства базы, в данный момент резко отстающей от развития флота.

Прошу утвердить представленный при этом проект постановления СНК и ЦК ВКП(б) о форсировании строительства базы Северного флота в губе Ваенга…»

Согласно приказам наркома ВМФ в 1940 году с Балтийского флота на Север должны были перейти два эскадренных миноносца, 11 подводных лодок, две плавмастерские и сетевой заградитель. Но перевели только эскадренный миноносец и четыре подводные лодки, так как остальные корабли требовали ремонта и из-за этого были оставлены на Балтике до следующей навигации.

Было намечено и много других мер помощи Северному флоту. Однако, как всегда самокритично признавал сам Кузнецов: «Они не были достаточно энергичными, и вскоре нам пришлось расплачиваться за это…»

Северный флот, несмотря на быстрые темпы роста, к началу войны располагал незначительным количеством боевых сил. В его составе насчитывалось до 40 кораблей различных классов, в том числе 15 подводных лодок, 8 эскадренных миноносцев, 7 сторожевых кораблей, 2 тральщика, 1 минный заградитель, 14 малых охотников за подводными лодками и несколько гидрографических судов. Военно-воздушные силы флота имели 116 самолетов.

Внутренние и внешние коммуникации на архангельском Севере защищала вновь созданная Беломорская военная флотилия, входившая в состав Северного флота. Уже 2 августа 1941 года адмирал Кузнецов подписал приказ о формировании Беломорской военной флотилии (БВФ) с главной базой в Архангельске. Ее командующим стал контр-адмирал М. М. Долинин. Местные власти предоставили для штаба БВФ помещения в центре города на берегу Северной Двины. В Гостином дворе разместились редакция и типография флотской газеты «Северная вахта». Части и склады тыла получили более 28 тысяч квадратных метров жилого и служебного фонда.

Флотилии передали бригаду траления, дополнительно мобилизовали суда гражданских ведомств, создали еще одну военно-морскую базу, усилили береговую и зенитную

артиллерию, особенно в Горле Белого моря и в новозе-мельских проливах. Морские перевозки во время арктической навигации охраняли Северный отряд (отряд Карского моря) под командованием капитана 2-го ранга Н. П. Аннина (его Николай Кузнецов знал еще со времен войны в Испании как одного из моряков-добровольцев) и 2-я авиагруппа Севморпути, которой командовал Герой Советского Союза полковник И. П. Мазурук, а также четыре береговые батареи.

В сентябре 1941 года в состав Северного флота были зачислены подводные лодки К-3, К-21, К-22, К-23, С-101, С-102, Л-20, Л-22, прибывшие из Ленинграда. После прохождения курса боевой подготовки они вошли в состав бригады подводных лодок. Еще ранее в августе по железной дороге были перевезены из Ленинграда пять торпедных катеров.

К сожалению, в тот год положение на Ленинградском фронте не позволило Наркомату ВМФ и дальше усилить Северный флот за счет кораблей с Балтики, поэтому было решено направить на Север шесть подводных лодок с Тихоокеанского флота. Нашим подводникам предстояло скрытно пересечь Тихий океан, где хозяйничали японские военные корабли, спуститься к экватору, пройти Панамским каналом в Атлантику, миновать районы активных действий немецких подводных лодок, подняться выше Северного полярного круга и оттуда следовать в базы Северного флота. 25 сентября 1942 года вышли в дальний путь подводные лодки «Л-15» (командир — капитан-лейтенант В. И. Комаров) и «Л-16» (командир — капитан-лейтенант Д. Ф. Гусаров). Вслед за ними отошли от дальневосточных причалов еще четыре подводные лодки. Командовал отрядом Герой Советского Союза капитан 1-го ранга Трипольский, который хорошо проявил себя в финской войне, будучи командиром подводной лодки.

11 октября 1942 года, когда до Сан-Франциско оставалось 820 миль, был торпедирован и погиб подводный корабль «Л-16». По одной версии, к гибели советской подводной лодки были причастны японцы, а по другой — американская субмарина.

16 августа 1942 года из Горького с завода № 112 в состав Северного флота были перевезены пять подводных лодок типа «М» серии 301, 302, 303, 304 и 305 в Молотовск железнодорожным путем. До декабря 1942 года в Молотовске осуществлялись их достройка и передача в состав Северного флота.

В целях усиления Северного флота была проведена уникальная операция по переводу с Каспийского в Белое море пяти подводных лодок: «С-14», «С-15», «С-103», «С-104», «М-201». Перевод лодок из Баку до Горького проходил своим ходом, а

дальше от Горького до Архангельска — на плавдоках по рекам Волге, Шексне и Северо-Двинской водной системе.

В ноябре 1942 года нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов направил в советскую военно-морскую миссию в Англии радиограмму, в которой просил выяснить, смогут ли союзники сменить на советских подводных лодках аккумуляторные батареи и установить новые радиолокационные и гидроакустические станции. По распоряжению наркома адмирал Н. М. Харламов связался с английским адмиралтейством и получил положительный ответ. Вскоре новыми станциями были оборудованы две тихоокеанские подводные лодки — «С-54» и «Л-15»; еще четыре установки были отправлены с очередным конвоем в Полярное, где их ждали советские субмарины. На подводных лодках «С-56» и «С-55» был проведен основательный доковый ремонт. Адмирал Н. Г. Кузнецов одобрил действия военно-морской миссии в Англии.

24 января 1943 года в Полярное пришла первая подводная лодка, которой командовал капитан 3-го ранга И. Ф. Кучеренко. Остальные подводные корабли прибыли на Северный флот в марте — июне 1943 года. Как отмечал нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов, «это был первый за всю историю советского подводного флота столь длительный переход». Каждая из субмарин пробыла в море 2200 часов и оставила за кормой 17 тысяч миль. К сказанному следует добавить, что подводная лодка «С-56» за участие в боевых действиях на Северном флоте была удостоена звания гвардейской и награждена орденом Красного Знамени. «С-51» также стала краснознаменной, а командиры этих подлодок Г. И. Щедрин и И. Ф. Кучеренко были удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

С самого начала военных действий корабли флота оказывали артиллерийскую поддержку приморскому флангу 14-й армии. 29 июня 1941 года, когда 135-й стрелковый полк, оборонявший полуостров Средний, подвергся ожесточенным вражеским атакам, эскадренный миноносец «Куйбышев» под командованием капитан-лейтенанта С. Н. Максимова несколько часов вел орудийный огонь по наступающим частям противника. На следующий день для артиллерийской поддержки полка в Мотовский залив вышли эсминцы «Куйбышев» и «Урицкий» и два сторожевых катера «МО». В течение трех часов они обстреливали немецко-фашистские войска на подступах к полуострову Средний.

25 ноября командир сторожевого корабля «Бриз» (СКР-25) лейтенант В. А. Киреев проявил решительность, изобретательность и мужество в бою с фашистской подводной

лодкой у мыса Святой Нос. Когда командир носового орудия старшина 1-й статьи А. А. Чижов разглядел силуэт немецкой субмарины, командир В. А. Киреев принял решение идти на таран. Развив большую скорость, сторожевик нанес подлодке жестокую рану, а когда она погрузилась, минеры сбросили глубинные бомбы. Как выяснилось позже, СКР-25 серьезно повредил немецкую подводную лодку U-572. По другим сведениям, она затонула.

Главком ВМФ ввел в практику постановку задач флота на каждый год. Подчиняя интересам сухопутной армии задачи флота, аппарат Наркомата ВМФ и его Главный штаб анализировали состояние боевой готовности флотов, результаты выполнения задач в морских операциях и определяли новые ориентиры. Так, в 1942 году нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов поставил Северному флоту следующие задачи:

не допустить захвата районов базирования флота, прорыва вражеских кораблей и высадки десантов в Кольском заливе, Иоканьге, Белом море;

поддерживать фланг 14-й армии авиацией, артогнем, десантами и морскими операциями;

способствовать нарушению перевозок противника в Норвежском и Баренцевом морях и запретить использование Петсамо в качестве конечного пункта перевозок;

активизировать действия подлодок, авиации и надводных кораблей против боевых кораблей и транспортов противника, систематически производить активные минные постановки;

обеспечить движение внешних конвоев усилением охранения и всеми видами обороны в прибрежной зоне; сохранить морскую коммуникацию Мурманск — Белое море — Арктика.

Летом 1942 года командованием предпринимается реорганизация вооруженных сил, действовавших на приморском направлении. Северяне сражались на всех участках огромного фронта. Только на территории Архангельской области было сформировано около 120 различных подразделений, в том числе для боевых действий в Заполярье десять отдельных стрелковых и лыжных бригад и полков, 12-я Краснознаменная Печенгская бригада морской пехоты, 24 лыжных батальона, каждый численностью в 570 бойцов.

В связи с оторванностью частей, защищавших полуострова Средний и Рыбачий, от основных войск 14-й армии Ставка Верховного главнокомандования оборону этого района целиком возложила на Северный флот. Нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов своим приказом создал Северный оборонительный район (СОР), в состав которого вошли три морские бригады,

несколько отдельных батальонов и береговые батареи, установленные на полуостровах Средний и Рыбачий. Командующим оборонительным районом был назначен генерал С. И. Кабанов, до этого возглавлявший героическую оборону военно-морской базы Ханко. Новая организация обороны улучшила управление разнородными силами на этом участке фронта и способствовала совершенствованию взаимодействия флота с войсками 14-й армии. Позднее немецкие историки признавали, что захват полуостровов Средний и Рыбачий был сорван огнем советских эсминцев.

Ударной силой на Северном флоте стали подводные лодки. 27 июня 1941 года подводный корабль «Щ-401», которым командовал капитан-лейтенант А. Е. Моисеев, вышел на рейд норвежского города Варде и неудачно атаковал с большой дистанции вражеский транспорт. Это была первая атака советской подводной лодки в Великой Отечественной войне.

Низкая эффективность подводных лодок вынудила наркома ВМФ в августе 1941 года специальной директивой потребовать от подводников большей активности. Подводные корабли стали проникать на внутренние рейды и даже в порты противника. 21 августа подводная лодка «М-172» под командованием капитан-лейтенанта И. И. Фисановича прорвалась в порт Лиинахамари и атаковала у причала вражеский транспорт. Это был первый удачный прорыв советской подводной лодки в порт.

10 сентября 1941 года в районе норвежского города Варде подводная лодка «К-2» выставила четыре минные банки. Это была первая минная постановка, произведенная подводными лодками Северного флота. В этом же походе подводная лодка в районе мыса Харбакен обнаружила вражеский транспорт, однако из-за большого расстояния атака торпедами оказалась невозможной.

По предложению капитана 2-го ранга М. И. Гаджиева подводная лодка всплыла и открыла огонь из 100-миллиметрового орудия. В результате этой атаки с применением артиллерийского орудия немецкий транспорт был потоплен.

По возвращении «К-2» на базу в честь одержанной победы был произведен холостой выстрел. Командующий флотом вице-адмирал А. Г. Головко, встречавший подводную лодку, разрешил отмечать салютом из пушки каждую победу возвратившихся из похода кораблей. Позднее стало традицией подносить победителям и жареного поросенка за каждый потопленный вражеский корабль…

3 декабря 1941 года подводная лодка «К-3» атаковала уже вражеский конвой. Эскортные корабли стали забрасывать советскую субмарину глубинными бомбами. По совету капитана

2-го ранга М. И. Гаджиева, участвовавшего в походе, «К-3» всплыла и вступила в артиллерийский бой. В этом сражении она уничтожила сторожевой катер, а другой катер обратился в бегство. Этот бой советской лодки с противолодочными кораблями противника стал первым в Арктике.

В 1942 году подводники Северного флота потопили 46 транспортов и пять боевых кораблей противника. Звания гвардейских были удостоены подводные лодки «Д-3», «М-171», «М-174» и «К-22». Орденами Красного Знамени наградили «Д-3», «М-172», «Щ-421» и «К-21». Высокое звание Героя Советского Союза было присвоено капитану 1-го ранга И. А. Колышкину, капитану 2-го ранга М. И. Гаджиеву, капитану 2-го ранга Н. А. Лунину, капитану 3-го ранга В. Г. Старикову и капитан-лейтенанту И. И. Фисановичу.

Незаменимую роль в годы войны играла авиация флота. Она вела воздушную разведку, наносила удары по базам, конвоям и одиночным судам противника.

Для бомбовых ударов в 1941 году применялись самолеты СБ и ММБР-2, а в 1942 году — Пе-2 и Ил-4. Они совершали налеты главным образом на порты Киркенес и Петсамо.

На судах первых союзных караванов прибыли английские истребители «харрикейн». Уже 12 сентября 1941 года 15 самолетов этого типа вылетели из Архангельска в Мурманск через аэродром Африканда. Затем в Советский Союз стали поступать американские истребители «киттихок», «томахок» и «аэрокобра». Почти половина прибывших истребителей была оставлена на Севере — в авиации Карельского фронта и Северного флота, где к концу года они составили соответственно 65 и 50 процентов истребительного парка соединений. В 1944 году нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов поставил перед Ставкой вопрос об обеспечении Северного флота современными гидросамолетами типа «Каталина», которые были оснащены радиолокационными приборами и благодаря этому являлись лучшими самолетами противолодочной обороны.

Авиации Северного флота, которая в начале войны была сравнительно малочисленной, предстояло прикрывать места базирования флота с воздуха, содействовать приморскому флангу войск Карельского фронта и вести борьбу на морских коммуникациях. А на третий день войны в боевых донесениях с Севера появилось имя Бориса Феоктистовича Сафонова. Он первым на Северном флоте открыл счет сбитым вражеским самолетам.

Морские летчики быстро освоили иностранную технику и успешно отражали налеты авиации противника. 15 сентября

девять истребителей 72-го авиаполка под командованием капитана Б. Ф. Сафонова провели два знаменитых боя, рассеяв в первом из них 52, а во втором — 39 самолетов противника. Фашисты потеряли десять самолетов, три из которых сбил Б. Ф. Сафонов. 16 сентября 72-й авиаполк за образцовое выполнение задания командования был награжден орденом Красного Знамени, а капитану Б. Ф. Сафонову было присвоено звание Героя Советского Союза. В 1942 году, когда авиация Северного флота встречала очередной союзный конвой, на расстоянии немногим более 60 миль от входа в Кольский залив на суда напали фашистские самолеты. Сафонов с группой своего полка, осуществлявшей прикрытие, в воздушном бою сбил три Ю-88. Затем летчик передал по рации, что у него отказал мотор. Его «киттихок» упал недалеко от эскадренного миноносца «Куйбышев» и сразу затонул. Так погиб один из самых выдающихся морских летчиков Северного флота. Полк, которым он командовал, стал гвардейским, краснознаменным и носил имя Сафонова. А Б. Ф. Сафонов стал дважды Героем Советского Союза.

В 1942 году военно-морские силы флота начали получать торпедоносцы. Однако первое время они использовались неэффективно — сказывалась недостаточная боевая подготовка экипажей. Но уже летом этого года торпедоносная авиация взяла на вооружение метод «свободной охоты». 29 июля 1942 года новый метод принес первый успех. Два торпедоносца, ведомые капитаном И. Я. Гарбузом, напали на вражеский конвой. В результате молниеносной атаки был уничтожен крупный транспорт.

Только за первый год войны советские морские летчики уничтожили 325 самолетов, а к августу 1944 года ими было потоплено 228 кораблей и сбито 947 фашистских самолетов.

…В поселке Роста под Мурманском перед входом в музей Северного флота установлен постамент, на котором возвышается морской катер мастера торпедной атаки, дважды Героя Советского Союза А. О. Шабалина. Александр Осипович Шабалин, уроженец Архангельского Севера, свое первое боевое крещение получил 11 сентября 1941 года. В этот день два торпедных катера пошли на перехват вражеского конвоя. В первом же бою командир торпедного катера ТКА-12 лейтенант Шабалин использовал не только тактический, но и психологический прием. Скрытую атаку он начал не со стороны моря, где их легко могли обнаружить корабли охранения, а со стороны вражеского берега. Внезапность и точный расчет решили исход короткого боя. Счет был открыт — первый вражеский транспорт с боеприпасами и снаряжением отправился на дно студеного моря.

А вот как описал одну из атак торпедных катеров адмирал Н. Г. Кузнецов: «Вражеские транспорты укрыты дымзавесой. Нам приходится стрелять, по существу, по всей площади. А при такой стрельбе трудно рассчитывать на прямое попадание в такую цель, как корабль.

Но бой на этом не кончился. В дело вступили наши торпедные катера. Противника подвела своя же дымзавеса: в дыму немцы не разглядели наши катера, а те атаковали со стороны берега, откуда их совсем не ждали. Этот метод впервые применил старший лейтенант, дважды Герой Советского Союза А. О. Шабалин. Затем его освоили командиры многих катеров…»

Торпедным катерам не раз приходилось спасать экипаж сбитых или севших на воду самолетов. Только в мае — июле 1943 года катер ТКА-13 под командованием старшего лейтенанта А. О. Шабалина спас шесть летчиков.

В 1944 году началась знаменитая Петсамо-Киркенесская операция по разгрому немецко-фашистских войск в Заполярье. Торпедные катера не только дерзко действовали на морских коммуникациях врага, но и принимали активное участие в высадке разведчиков и морских десантов на территорию, занятую противником. Особенно тяжелые бои велись за порт Лиинахамари, который считался ключом к Петсамо. В этом сражении вновь отличился экипаж торпедного катера А. О. Шабалина.

Впоследствии 12-я и 63-я части морской пехоты переправились на катерах с мыса Крестовый на западный берег Печенгского залива и оттуда, совместно с войсками 14-й армии, начали наступать на Петсамо. 15 октября советские солдаты и морские пехотинцы с ходу овладели городом Петсамо, продвинулись вперед на 60–65 километров и создали благоприятные условия для развития наступления к границам Норвегии.

В этот же день Москва двадцатью артиллерийскими залпами салютовала воинам Карельского фронта и морякам Северного флота, освободившим Печенгу от немецко-фашистских захватчиков. Верховный главнокомандующий объявил благодарность войскам и кораблям, участвовавшим в боях за освобождение города и порта.

К 1 ноября 1944 года был освобожден весь Печенгский район. Над Москвой вновь прогремел салют в честь воинов Карельского фронта и моряков-североморцев.

Приказом Верховного главнокомандующего наименования «Киркенесские» были удостоены: 63-я Краснознаменная бригада морской пехоты, бригада охотников за подводными лодками, 5-я

Краснознаменная минно-торпедная авиационная дивизия, 118-й Краснознаменный авиационный полк, 9-й гвардейский Краснознаменный минно-торпедный авиационный полк, 20-й истребительный авиационный полк.

В годы Великой Отечественной войны Северный морской путь являлся важной транспортной коммуникацией, по которой осуществлялись военные и народно-хозяйственные перевозки. Здесь действовали две группы сообщений: внешние, по которым поступали грузы из США в СССР, и внутренние. Советским транспортным флотом было перевезено по внутренним коммуникациям около двух миллионов тонн грузов.

В середине июля 1942 года с Дальнего Востока на Северный флот была направлена советская экспедиция особого назначения (ЭОН-18). В ее задачу входил перегон лидера «Баку» и двух эскадренных миноносцев «Разумный» и «Разъяренный». Проводкой отряда руководил капитан 1-го ранга В. Н. Обухов, имевший опыт плаваний в Арктике. На боевые корабли в качестве консультантов были направлены полярные капитаны В. И. Воронин и Т. А. Калинич. За 61 ходовые сутки корабли экспедиции прошли свыше семи тысяч миль, из них около тысячи миль — во льдах.

Одновременно с боевыми кораблями на запад продвигался крупный караван советских торговых судов. Германское военно-морское командование осуществляло в это время операцию «Вундерланд» («Страна чудес»), послав на перехват конвоев в Арктике тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» и три подводные лодки. Фашистские корабли должны были уничтожать советские ледоколы и транспортные суда; планировалось также разрушение заполярных портов Амдерма и Диксон. В рейсовом донесении капитана ледокола «Ленин» Н. И. Хромцова есть такие строки: «25 августа около 1 часа ночи получено от штаба проводки сообщение о возможном появлении в Карском море немецкого карманного линкора.

В 13 часов 28 минут приняли сообщение ледокольного парохода „Сибиряков“ о том, что видят неизвестный крейсер.

В 13 часов 47 минут „Сибиряков“ сообщил, что его обстреливает крейсер».

Вскоре радиостанция ледокольного парохода прекратила свою работу. Позднее стало известно о том, с каким мужеством и героизмом сражался экипаж «Сибирякова», преградившего путь немецкому пирату и погибшего в неравном бою.

Капитан ледокола «Ленин» принял решение повести караван судов сквозь льды в море Лаптевых. И когда немецкий крейсер, расправившись с «Сибиряковым», подошел к кромке льда,

советские суда уже скрылись из виду.

Тогда рейдер направился к порту Диксон, собираясь высадить десант и разрушить арктический порт. Моряки судов, стоявших на рейде, и артиллеристы батареи на Диксоне оказали мужественное сопротивление врагу. «Адмирал Шеер» поспешно отступил.

Командующий Северным флотом А. Г. Головко, спустя десятилетия вспоминая об этих событиях, писал: «Преклоняюсь перед мужеством и героизмом полярников, экипажа и персонала научной станции на борту „Сибирякова“, экипажей „Дежнева“ и „Революционера“, артиллеристов и портовиков Диксона, все они выполнили свой долг советских патриотов. Отпор, который они дали фашистскому рейдеру, сорвал планы гитлеровцев».

Германскому военно-морскому командованию не удалось парализовать судоходство на трассе Северного морского пути и помешать выполнению плана арктических перевозок.

Одной из ярких страниц истории морских операций военных лет стал вывод ледоколов из Арктики в 1943 году в составе конвоя «АБ-55» (Арктика — Белое море, конвой № 55). Характер деятельности линейных ледоколов определялся сезонностью плавания в Арктике. В летнюю навигацию они выходили на трассу Северного морского пути для оказания помощи транспортам, а осенью возвращались в Белое море, где занимались зимними транспортными проводками судов. Немецкие подводные лодки и авиация настойчиво охотились за нашими ледоколами, однако все попытки фашистов вывести их из строя не увенчались успехом.

В сентябре 1943 года 15 транспортов, находившихся в Карском море, были оставлены на зимовку в Диксоне. К выводу из арктического порта Тикси под охраной боевых кораблей готовились только ледоколы «И. Сталин» и «Ф. Литке», которые были необходимы для зимней работы в Белом море. Мелкие конвои, как правило, возглавляли командиры кораблей из состава эскортов. Переходы более важных конвоев поручались специально назначенным старшим командирам.

В данном случае, как отмечал адмирал Н. Г. Кузнецов, решение принималось на самом высоком уровне: «Государственный Комитет Обороны возложил на Северный флот задачу вывести из Арктики в Белое море ледокол „Иосиф Сталин“ и ледорез „Литке“ — они были нужны для проводки союзных конвоев в зимнее время». Непосредственная ответственность за выполнение задания возлагалась на командующего Северным флотом вице-адмирала А. Г. Головко, который прибыл в Архангельск, чтобы возглавить операцию, а руководил конвоем

командующий Беломорской флотилией контр-адмирал С. Г. Кучеров, вылетевший на Диксон. До пролива Карские Ворота предполагалось провести конвой над большими глубинами и во льдах, что исключало торпедирование ледоколов подводными лодками или подрыв их на донных минах. Пока конвой следовал от Карских Ворот до мыса Канин Нос, корабли охранения беспрестанно бомбили подводные лодки врага. Наконец конвой втянулся в Горло Белого моря, куда фашистские подводники не решились войти. 18 ноября 1943 года конвой в полном составе достиг устья Северной Двины. Правительственное задание было выполнено. За кормой осталось 2600 миль, в том числе 1600 — во льдах. О пережитых опасностях и боевых действиях моряков можно подробно прочитать в хранящемся в Государственном архиве Архангельской области судовом журнале ледокола «Иосиф Сталин», где ледовым капитаном и старшим лоцманом Северного морского пути Владимиром Ивановичем Ворониным сделаны красноречивые записи: противнику нанесен «значительный урон: две подлодки утоплены неоспоримо, две — вероятно, одна имеет повреждения».

Попытка уничтожить советские ледоколы и корабли эскорта не удалась. Арктическая эпопея североморцев закончилась успешно.

Осенью 1944 года командующему Беломорской военной флотилией вице-адмиралу Ю. А. Пантелееву было поручено повторить прошлогоднюю операцию — вывести из Карского моря в Архангельск два ледокола, один из которых — «Иосиф Сталин». В Москве командующий флотилией подробно доложил наркому ВМФ Н. Г. Кузнецову весь план организации конвоя «АБ-15» и попросил разрешения сохранять полное радиомолчание. Переход проходил в октябре 1944 года, отряд состоял из 24 различных кораблей. Во время движения конвоя Ю. А. Пантелеев получил две радиограммы от командующего Северным флотом с приказанием сообщить свое местонахождение. Ответа не последовало. Следом пришла радиограмма от наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова с требованием «показать свое место», которая также осталась без ответа. В Молотовск конвой пришел без потерь, опоздав из-за шторма на сутки. Позднее Ю. А. Пантелеев написал воспоминания о Н. Г. Кузнецове и воспроизвел телефонный разговор, который состоялся у них с наркомом сразу же, как только корабли ошвартовались: «Звоню наркому, докладываю о выполнении операции. В ответ суровый, строгий голос: „Почему вы не ответили на две радиограммы комфлота и мою?“ У меня пересохло в горле, я медлил с ответом. Слышу в трубке голос: „Почему молчите? Вы меня поняли?“ Набрав в

легкие больше воздуха и стараясь быть полностью спокойным, четко отвечаю: „Товарищ нарком! Вы мне лично в Москве приказали сохранять полное радиомолчание, и я не рискнул нарушить ваше приказание“. Молчание. Я хорошо слышу, как нарком дышит, но молчит. Наконец я услышал знакомый, но уже мягкий голос Николая Герасимовича: „Правильно сделали, у меня все“. И телефонная трубка щелкнула. А что бы я делал, если бы нарком ответил, что не помнит такого приказания… Н. Г. Кузнецов не мог так поступить, я в это верил и не ошибся. Это был глубоко порядочный человек, рыцарь своего слова. Вот тогда глаза мои увлажнились. Ответ Наркома ВМФ для меня был высшей наградой, и я на всю жизнь запомнил этот случай как пример того, как надо уметь держать свое слово. И этот случай не единственный…»

Грозой союзных конвоев оставался «король океанов», крупнейший линкор фашистской Германии «Тирпиц». Укрывавшийся в норвежских шхерах бронированный монстр редко выходил на «охоту» в море.

О трагедии «PQ-17» будет подробно рассказано в следующей главе. Немецкое командование знало о выходах транспортов этого конвоя и подготовило операцию по его разгрому, названную «Россельшпрунг» («Ход конем»). В ее проведении было задействованы 26 самолетов, 11 германских подводных лодок и надводные корабли во главе с линкором «Тирпиц». На пути немецкой эскадры оказалась советская подводная лодка «К-21», которой командовал капитан 2-го ранга Н. А. Лунин. Командир лодки принимает решение о торпедной атаке. Четыре торпеды устремились к вражескому линкору. Вот как анализирует эту операцию историк Поморского университета Д. Ю. Лузин: «Есть версия, что в „Тирпиц“ попали одна или две торпеды. Она сейчас опровергается большинством историков, но факт попадания или непопадания торпед в „Тирпиц“ в конечном счете не столь важен: главное, что немецкая эскадра после этой торпедной атаки развернулась и ушла обратно на базу. Известно лишь, что немцы перехватили сообщение Н. А. Лунина о торпедной атаке. Но еще долгое время, вплоть до его уничтожения британской авиацией „Тирпиц“ продолжал быть „дамокловым мечом“, висевшим над арктическими конвоями союзников».

Англичане непрерывно наблюдали за ним, выжидая удобного момента для атаки. Сверхмалые подводные лодки укрепили на его днище мины с часовым механизмом, однако взрыв не привел к потоплению бронированного гиганта, лишь вывел на время из строя главные машины и рули. До апреля 1944 года «Тирпиц» стоял на ремонте. Командиры подлодок лейтенанты Д. Камертон

и Б. С. Д. Плайс были награждены Крестом Победы за доблесть, проявленную при атаке, и за меры, которые они предприняли для спасения своих экипажей. Самолеты с английских авианосцев нанесли 15 попаданий, вновь причинив серьезные повреждения «Тирпицу», но потопить его так и не удалось.

Военно-морской представитель Англии в Москве вице-адмирал Дж. Майлс обратился с просьбой к наркому ВМФ Н. Г. Кузнецову о проведении авиационных «челночных операций», с тем чтобы самолеты вылетали из Англии, бомбили линкор, затем делали посадку в районе Архангельска, снова вылетали бомбить «бронированное чудовище» и садились уже на своих аэродромах. Было получено согласие советского правительства на проведение таких полетов.

Эту операцию англичане назвали «Параван» — по наименованию буксируемого кораблем подводного аппарата для защиты судна от якорных контактных мин. Англичане хотели своим воздушным «параваном» обезвредить крупнейший линкор фашистской Германии.

11 сентября 1944 года 41 «Ланкастер» поднялся с аэродрома Лузимаут и взял курс на Норвегию. Однако место стоянки «Тирпица» было затянуто облаками, и английские самолеты пошли на Архангельск. 30 самолетов приземлились на аэродроме Ягодник, остальные — в пригородах Архангельска.

15 сентября, как только в Архангельск поступила информация о том, что небо над норвежскими фиордами прояснилось, эскадрилья «Ланкастеров» взлетела с аэродрома Ягодник. Когда самолеты вышли на атаку, хорошо организованная немецкая система оповещения и установки дымовой завесы позволила в считаные минуты укрыть линкор от удара с воздуха. Поэтому бомбы британским летчикам пришлось сбрасывать, руководствуясь интуицией. Самолеты снова вернулись в Архангельск. Лишь спустя несколько дней выяснилось, что одна из бомб пробила борт линкора и сдетонировала под килем корабля, в обшивке образовалась огромная пробоина, в которую хлынула забортная вода. Получив агентурную информацию из Норвегии, английские специалисты подсчитали, что на ремонт «Тирпица» потребуется не менее девяти месяцев.

Немцы перетащили «Тирпиц» в фиорд, недалеко от города Тромсё. Здесь и нашел свой вечный покой самый крупный линкор Германии. «Ликованию англичан не было границ, — вспоминал позднее адмирал Кузнецов. — Король Великобритании наградил английскими орденами многих участников этого подвига, в том числе и советских летчиков. Среди награжденных был и

командующий Беломорской флотилией Ю. А. Пантелеев, ответственный за „челночную операцию“».

Командующему ВВС Беломорской флотилии генерал-майору Г. Г. Дзюбе было пожаловано звание почетного командора военного дивизиона ордена Британской империи. Именно на его плечи легли все заботы по обеспечению действий британской тяжелой бомбардировочной авиации с аэродрома Ягодник вблизи Архангельска. Английским орденом был также награжден начальник штаба авиации флотилии полковник Н. К. Логинов.

В заключение скажем, что лежащий кверху килем близ норвежского города Тромсё броневой гигант «Тирпиц» многие годы видели моряки Северного морского пароходства, совершавшие морские переходы по скандинавским фиордам. Мне однажды пришлось побывать в этих местах. Некогда грозный линкор уже был распилен, остались лишь небольшой исковерканный кусок металла и табличка на норвежском языке, рассказывавшая о судьбе самого крупного боевого корабля Германии…

В годы войны Северный флот значительно усилился за счет передачи союзникам боевых кораблей, подводных лодок и торпедных катеров. Очень ценным приобретением для Северного флота явилась поставка тральщиков из Великобритании, а затем из США. Прибывшие в 1942 году тральщики типа ТАМ позволили свести до минимума крупномасштабные минозаградительные операции немецких подводных лодок в Арктике и прежде всего в Карском море. На протяжении всего 1943 года это были единственные корабли в составе Северного флота, способные бороться с магнитными минами противника. Несколько иную задачу решали тральщики «АМ» американской постройки, имея мощное противолодочное вооружение и эффективное гидроакустическое оборудование, они большей частью использовались для решения задач противолодочной обороны. На счету тральщика американской постройки Т-116 потопление немецкой подводной лодки, подтвержденной стороной противника.

Торпедные катера американской постройки составили большую часть бригады торпедных катеров Северного флота. Они обладали большой мореходностью и дальностью плавания, мощным оборонительным вооружением. В 1944 году добились значительных успехов в борьбе с судоходством противника.

В конце июля 1943 года капитулировала Италия. Наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова вызвали в Ставку и потребовали от него сведений о составе итальянского флота. Согласно международным договоренностям этот флот подлежал разделу

между СССР, США и Англией. Однако союзники посчитали, что раздел, проведенный в это время, настроит итальянцев против США и Англии. Они предложили другой вариант: англичане готовы были передать на период войны старый линкор «Ройяль Соверин», потрепанные эскадренные миноносцы «Сент Эльбанс», «Британ», «Ричмонд», «Челси», «Лемингтон», «Ротсбург», «Джорджтаун» и «Линкольн», а также четыре подводные лодки типа «Урсула». Американцы вьщеляли далеко не новый крейсер «Милуоки».

Ставка Верховного главнокомандования вынуждена была согласиться с этим решением союзников. Все переданные американцами и англичанами корабли были направлены на Северный флот. Местом формирования команд получаемых кораблей стал Архангельск, а ответственность за всю операцию, связанную с комплектованием моряков и перегоном судов в Мурманск, возложили на адмирала Н. Г. Кузнецова. Ему дважды пришлось выезжать на Север, чтобы лично на месте проверить, как идут дела. В своих воспоминаниях Николай Герасимович пишет о дорогом ему городе с теплотой и нежностью: «Я снова оказался в городе своего детства — в Архангельске. Удивился, как мало изменился он внешне: те же деревянные тротуары и двухэтажные дома. Когда-то горько шутили по этому поводу: доска, треска и тоска. Перед войной начали было перестройку города. Пришлось отложить. Это сейчас Архангельск не узнать — высятся современные дома, на широких заасфальтированных улицах изумительная чистота…»

Работа по формированию команд предстояла немалая. Необходимо было набрать три тысячи моряков! Возглавить эту операцию нарком ВМФ поручил своему заместителю вице-адмиралу Г. И. Левченко, начальником штаба отряда стал контр-адмирал В. А. Фокин, начальником политотдела — капитан 1-го ранга Н. П. Заремба.

28 апреля 1944 года адмирал Н. Г. Кузнецов провожал морской отряд, отправлявшийся с очередным конвоем из Архангельска в дальний и опасный путь. Напутствуя моряков-североморцев, он сказал: «Вы отправляетесь получать не дар, а то, что нами уже оплачено кровью. Помните это…»

В районе острова Медвежий конвой атаковали немецкие подводные лодки. Судно, на котором находилась команда одного из эсминцев, было потоплено. К счастью, людей удалось спасти.

Советские моряки, несмотря на незнание английского языка, быстро освоили иностранную технику. Самый крупный корабль — линкор, оснащенный сложнейшими механизмами, — наши моряки приняли за 20 дней. «Русские прислали не матросов, а

переодетых инженеров!» — писали английские газеты.

Познакомим читателя с тактико-техническими данными английского линкора. «Ройяль Соверин» был построен на судоверфи в Портсмуте (Великобритания) и вступил в строй в мае 1916 года. Длина корабля составляла 182,25 метра, водоизмещение — 33 500 тонн. Максимальная скорость хода достигала 20,5 узла. Линкор имел мощное артиллерийское вооружение. Экипаж состоял из 11 230 моряков.

За время приемки линкор провел свыше 150 разнообразных стрельб, и только семь из них были признаны неудовлетворительными. Механизмы были полностью освоены советскими моряками, корабль свободно развивал самую большую скорость, что всегда считалось для такого огромного корабля делом сложным.

30 мая 1944 года в 11 часов 15 минут на его мачте взвился советский военно-морской флаг. С этого момента корабль стал называться «Архангельск». Перед моряками выступил посол СССР в Англии Ф. Т. Гусев. Церемония передачи военного корабля прошла в теплой обстановке.

Есть все основания предполагать, что линкор получил имя «Архангельск» по инициативе самого Н. Г. Кузнецова. Нарком ВМФ хорошо понимал, что самый крупный корабль Северного флота нужно назвать именно в честь Архангельска — первого морского порта России, колыбели отечественного военного, торгового, промыслового и научного флотов. Образ Архангельска как столицы Русского Севера прочно закрепился и в сознании наших союзников по антигитлеровской коалиции. Именно через порт на Белом море шел основной поток оборонных грузов. Нельзя сбрасывать со счетов и то обстоятельство, что Архангельск был городом юности адмирала Н. Г. Кузнецова.

Не сомневаюсь, что название линкора согласовывалось и с Верховным главнокомандующим. И. В. Сталин уважительно относился к имени старинного русского города-порта. Об этом свидетельствует, в частности, и такой любопытный факт. В день 50-летия Генерального секретаря ЦК ВКП(б) секретарь Архангельского крайкома партии С. А. Бергавинов от имени объединенного пленума направил в Кремль телеграмму: «…мы обязуемся сверх краевого экспортного плана дать в золотой фонд индустриализации твоего имени миллион валютных рублей. Мы решили переименовать город Архангельск, северный морской форпост Союза, в Сталино-порт». Архангельский партийный функционер проявил наивность, столь легко принимая решение о переименовании северного города-порта. И. В. Сталин, закончивший духовное училище и продолживший образование в

семинарии, прекрасно понимал, что город, названный в честь Михаила Архангела — предводителя небесного воинства, находится под его особым заступничеством. Резолюция вождя на этой телеграмме была ругательно-отрицательная…

17 августа линкор «Архангельск», отдав морские почести стоявшим на рейде в Скапа-Флоу английским кораблям, в сопровождении крейсера и эсминцев вышел в открытое море и взял курс на север России. Переданные союзниками корабли вошли в состав эскорта, охранявшего очередной конвой, который следовал из Исландии в Мурманск. На протяжении всего перехода ставка Верховного главнокомандования внимательно следила за тем, как он осуществляется. Коквой постоянно атаковали немецкие подводные лодки. Эсминец под командованием капитана 3-го ранга Л. Г. Андреева предпринял контратаку и, предположительно, потопил две вражеские субмарины.

Командир эскадры вице-адмирал Г. И. Левченко отправил на базу Северного флота в порт Полярный радиограмму с просьбой принять все возможные меры по прикрытию каравана. Для тревоги были основания. 23 августа немецкая лодка «U-H7» атаковала линкор «Архангельск». Лишь по счастливой случайности торпеда сдетонировала за бортом линейного корабля. Начальник штаба Северного флота контр-адмирал В. И. Платонов после телефонного разговора с Н. Г. Кузнецовым принял дополнительные меры: были введены в действие все имеющиеся в его распоряжении самолеты и торпедные катера, нанесен мощный бомбо-торпедный удар по норвежским городам Варде и Вадсе. Эффект от ударов по этим городам был не столько военно-тактическим, сколько морально-психологическим. Это было своего рода предупреждением, адресованным германскому командованию. 24 августа 1944 года, пройдя 1880 миль, боевые корабли вошли в Кольский залив и встали на якоря. Вся операция заняла около четырех месяцев. Все советские моряки, от адмирала до рядового матроса, показали высокое мастерство, выдержку, преданность делу. В северном порту бывший американский крейсер «Милуоки» получил новое имя — «Мурманск».

Английский линейный корабль и американский крейсер в оставшиеся месяцы войны не совершили ни одного боевого похода в составе Северного флота. Они использовались главным образом в качестве кораблей ПВО.

Справедливости ради следует сказать, что появление на Северном флоте эскадры во главе с линкором «Архангельск» и крейсером «Мурманск» принесло свои результаты. Хотя восемь

переданных союзниками эсминцев были устаревшими, на них установили современное противолодочное вооружение. Благодаря такому пополнению было легче организовывать конвойную службу в открытом море. Интенсивность нагрузки на корабли снижалась, паузы между походами удлинялись, а это позволяло экипажам нормально отдыхать и тренироваться.

В течение 1944–1945 годов союзники передали Советскому Союзу 490 военных кораблей, транспортных и вспомогательных судов. Северный флот увеличился на 155 эсминцев, тральщиков, подлодок, сторожевых кораблей, что втрое превысило численность флота накануне войны. Особенно высокими мореходными и боевыми качествами обладали американские тральщики «АМ».

Большую помощь в развитии отечественного судостроения оказали ленд-лизовские судовые механизмы: насосы, компрессоры, рулевые машины. Наряду с кораблями и судами в Советский Союз поступило большое количество спасательного и навигационного оборудования.

Забегая вперед, расскажу читателям о послевоенной «службе» линкора «Архангельск».

В мае 1946 года проходили крупные военно-морские учения на Северном флоте. Походный штаб был установлен на линкоре «Архангельск». Эскадра надводных кораблей и бригада подводных лодок отрабатывали задачи боевой подготовки в Белом море. В завершающей части предусматривалось проведение учений по отражению прорыва сил «противника» в Горло Белого моря. На учения прибыл главнокомандующий ВМС адмирал Н. Г. Кузнецов. «Красной» стороной руководил командующий эскадрой вице-адмирал В. А. Фокин, «синей» — командир отряда учебных кораблей контрадмирал Ю. В. Шельтинг. Маневры прошли успешно.

…Утро, густой туман стелется над темными водами залива. На рейде чуть проглядывается громада линкора «Архангельск». Сегодня военные моряки получили письмо от жителей города на Белом море, которые сообщают своим подшефным о жизни лесопильщиков и портовиков, о трудовом накале, вызванном подготовкой к выборам в местные Советы. Письмо стало предметом живого обсуждения в матросских кубриках: патриотическая переписка имела огромное воспитательное значение для моряков Северного флота.

Но дело не ограничивалось только перепиской. Рабочие лесопильного комбината имени В. И. Ленина обратились с призывом к жителям области помочь в строительстве жилых домов для семей подшефных моряков.

В рабочее время они стали сооружать первый домик для новоселов. Шефское движение предусматривало направление по комсомольским путевкам юношей области для службы на «Архангельске», обмен делегациями, сбор посылок. К примеру, холмогорские косторезы изготовляли трубки и мундштуки, девушки из артели «Севершвея» вышили в подарок морякам носовые платки. Учащиеся архангельских школ на заработанные в ходе субботников средства закупали подшефным тетради, карандаши, конверты и другие письменные принадлежности. С каждым месяцем шефство развивалось и крепло. Линкор, названный в честь города на Двине, стал по-настоящему дорог многим и многим архангелогородцам.

Глава 11
Союзные конвои

План «Барбаросса» предусматривал захват фашистами западного Заполярья, оккупацию Мурманска и Архангельска.

В начале июля 1941 года в Москву прибыли члены английской военной миссии. Наркомат ВМФ первым посетил генерал М. Макфарлан, старший военный представитель Англии в Советском Союзе. Позже он был назначен губернатором Гибралтара. В эти дни И. В. Сталин имел две продолжительные беседы с английским послом Стаффордом Криппсом. 12 июля 1941 года адмирала Кузнецова вызвали в Кремль. Ему предстояло принять участие в заключении соглашения между правительствами СССР и Великобритании о совместных действиях в войне против Германии. Это стало первой крупной акцией на долгом и трудном пути создания антигитлеровской коалиции. Документ подписали с советской стороны И. В. Сталин, начальник Генерального штаба Советской армии маршал Б. М. Шапошников и нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов.

28 июля самолет «Каталина» британских королевских ВВС с посланником президента США на борту (ему пришлось занять место стрелка в хвостовой части самолета) приводнился в устье Северной Двины напротив Архангельска. Спустя четыре часа более комфортабельный «Дуглас» взял курс на Москву. Посланником американского президента Франклина Рузвельта был его советник и специальный помощник Гарри Гопкинс, на которого была возложена вся ответственность за выполнение американской программы ленд-лиза. Сущность такой системы помощи странам, противостоящим нацистской Германии, заключалась в передаче вооружений и военных материалов «взаймы» на время военной опасности в обмен на определенные политические и экономические уступки. Идея ленд-лиза (от английских слов «lend» — давать взаймы, одалживать и «lease» — сдавать в аренду, внаем) — возникла в Вашингтоне в министерстве финансов осенью 1940 года. 11 марта 1941 года закон о ленд-лизе был принят конгрессом США.

30–31 июля в Москве с участием Г. Гопкинса обсуждались вопросы о потребностях СССР в союзнической помощи, путях ее доставки, созыве трехсторонней англо-американско-советской конференции. Миссия Гопкинса способствовала выяснению позиций сторон и стала поворотным этапом в отношениях трех союзных держав в годы войны.

Адмирал Кузнецов, занимавшийся организацией встречи и проводов советника президента США через Архангельск в Москву и обратно, имел возможность близко познакомиться с этим видным политиком.

На переговорах Сталина и Гопкинса важное место занимал вопрос о номенклатуре и количестве грузов, которые намечалось отправить в Советский Союз, и о проводке караванов судов к нашим северным берегам. 1 августа в Архангельске Гарри Гопкинс в беседе с командующим Беломорской военной флотилией контр-адмиралом М. М. Долининым выяснял возможности принятия судов в Архангельском порту. На стол наркома ВМФ Кузнецова легла телеграмма, отправленная Долининым: «…Гопкинс снова предупредил меня о большом потоке грузов, которые пойдут морем в Архангельск. Интересовался, можем ли мы обеспечить одновременную проводку двадцати транспортов в Белое море в зимнее время». В тот же день посланник американского президента вылетел на Британские острова. При его содействии 29 сентября — 1 октября 1941 года состоялась Московская конференция представителей СССР, Англии и США, на которой было подписано соглашение о взаимных поставках. Но о результатах этой встречи речь пойдет ниже.

В самые же первые месяцы советско-германской войны поставки из США в СССР были очень невелики и производились за наличный расчет в соответствии с торговым соглашением, продленным в августе 1941-го еще на один год. Северные коммуникации были наиболее короткими из всех, связывавших СССР с союзниками. Об этом всегда напоминал нарком ВМФ Сталину и его ближайшему окружению. Помнил «архангельский» адмирал свою юность и огромные поставки военного снаряжения через Архангельский морской порт в годы Первой мировой войны.

Более успешно в этот период развивались советско-английские отношения. 12 июля стороны обменялись военными миссиями'. Адмирал Н. Г. Кузнецов с первых дней сотрудничества СССР и Великобритании поддерживал деловые отношения с главой военной миссии адмиралом Дж. Майлсом. Английские корабли были в то время оснащены более совершенными, чем у нас, радиолокаторами. Испытав на себе силу подводного оружия в Первую мировую войну, британцы создали «АСДИК» (ASDIC) — прибор, который позволял на ходу и на сравнительно большом расстоянии обнаруживать подводные лодки. Английские моряки имели также большой опыт борьбы с электромагнитными минами. К сожалению, как отмечал позднее адмирал Кузнецов,

«особой помощи от англичан по минному делу мы не получили. Они представили нам лишь несекретные образцы мин, не имевшие большой ценности».

И все же в июле были сделаны первые шаги по налаживанию военного сотрудничества: 1 августа в Архангельск прибыл английский военный корабль — минный заградитель «Адвенчур» с различными материалами на борту.

Британский корабль встречали в Белом море миноносцы Северного флота. До самого Архангельска пришлось идти в густом тумане, и командир «Адвенчура» выразил восхищение мастерством русских судоводителей. Прием английского минного заградителя на архангельской земле закончился товарищеским футбольным матчем. Выиграли архангелогородцы.

28 сентября 1941 года в Архангельск на борту английского крейсера «Лондон» прибыли американцы А. Гарриман, У. Стендли и британский лорд У. Бивербрук. Отсюда самолетами они вылетели в столицу. 29 сентября в Москве открылась трехсторонняя конференция. Делегацию США возглавлял известный бизнесмен и политик Уильям Аверелл Гарриман, Великобритании — министр снабжения лорд Уильям Максуэлл Бивербрук. С советской стороны в переговорах участвовали И. В. Сталин, К. Е. Ворошилов, А. И. Микоян, Н. Г. Кузнецов и другие руководители государства. Переговоры прошли достаточно успешно и завершились подписанием соглашения о взаимных поставках, известного как Первый московский протокол. Он содержал перечень свыше 70 основных видов поставок (вооружение, военные материалы, сырье) и более 80 предметов медицинского снаряжения общим объемом свыше полутора миллиона тонн.

По этому соглашению США и Великобритания обязались в течение ближайших девяти месяцев поставить в СССР 3600 самолетов, 4500 танков, 12 700 пушек и другое оборудование, сырье и продовольствие. Московская конференция сыграла важную роль в развитии союзнических отношений между тремя великими державами. Она полностью опрокинула расчеты гитлеровцев на экономическую изоляцию Советского Союза и имела большое значение для мобилизации ресурсов государств коалиции на разгром агрессивного фашистского блока.

Справедливости ради заметим, что вскоре под благовидным предлогом подготовки к десантным операциям в Западной Европе американское правительство выдвинуло план резкого сокращения поставок в СССР. Ф. Рузвельт заявил, что для осуществления в 1942 году крупной трансатлантической операции общие поставки нашей стране необходимо сократить более чем в три раза.

Получилось так, что правительства США и Англии, с одной стороны, не открывали второй фронт до 1944 года, а с другой — лишали Советскую армию необходимой военной помощи. В опубликованной переписке глав трех держав приведено сообщение У. Черчилля И. В. Сталину о том, что союзники решили с мая до сентября 1943 года вообще не направлять в СССР конвоев северным маршрутом.

В октябре-ноябре 1941 года на основе закона о ленд-лизе США направили в СССР вооружения и военных материалов на сумму 545 тысяч долларов при общей стоимости американских поставок во все страны мира 741 миллион долларов. Таким образом, Советский Союз, несший основную тяжесть войны, получил менее 0,1 процента всей американской помощи.

В то же время следует признать, что материальная помощь по Первому протоколу была существенна. Эти поставки смогли восполнить 40 процентов потерь нашей армии в самолетах, 30 процентов — в танках, что теоретически соответствовало советским нормам потерь при ведении военных действий, однако в действительности потери оказались значительно большими. Остальной частью грузов были материалы, сырье и оборудование, предназначавшиеся для налаживания собственного советского военного производства. Американские и британские самолеты и танки с экзотическими названиями — «матильды» и «харрикейны», «каталины» и «валентайны», «дугласы» и «аэрокобры» — не только поддерживали дух и боеспособность советских солдат, но и оказались неприятным сюрпризом для противника.

За Первым протоколом последовали Второй, Третий… Объемы поставок росли. Архангельский порт в первые годы войны стал одним из основных пунктов, через которые осуществлялась связь государств антигитлеровской коалиции. Неслучайно английский премьер-министр Черчилль в послании Сталину от 6 октября 1941 года отмечал: «При организации этого регулярного цикла конвоев мы рассчитываем, что Архангельск будет принимать главную часть поставок».

Задачей первостепенной важности было обеспечить возможность круглогодичной навигации. Первым из полярных капитанов предложил организовать зимние ледокольные проводки транспортных судов союзников Герой Советского Союза К. С. Бадигин. Свои размышления о беломорских льдах, ледоколах и зимних перевозках в Белом море он изложил в рапорте на имя И. В. Сталина. Ценные консультации по этим вопросам полярный капитан получил от известного знатока беломорских льдов А. К. Бурке и профессора Московского

университета Н. Н. Зубова. И. В. Сталин приказал наркому ВМФ Н. Г. Кузнецову заняться организацией зимнего плавания в бассейне Белого моря. К. С. Бадигин был вызван на прием к наркому и получил воинское морское звание и назначение командиром ледокольного отряда Беломорской военной флотилии. В один из сентябрьских дней в кабинете Сталина состоялось обсуждение обеспечения «регулярных и надежных перевозок зимой через Белое море». Кандидатура К. С. Бадигина как руководителя ледокольными операциями была одобрена вождем.

Однако уже в октябре 1941 года Государственный Комитет Обороны, учитывая наличие в стране крупной специализированной организации, Главсевморпути, и большой опыт, накопленный отечественными полярниками, изменил первоначальное решение. 15 октября начальника Главсевморпути И. Д. Папанина вызвали в Кремль. И. В. Сталин охарактеризовал сложившуюся ситуацию так: «Архангельский порт имеет сейчас и будет иметь в ближайшем будущем особо важное значение. Это на западе самый близкий к линии фронта свободный морской порт». В этот же день было принято решение о назначении И. Д. Папанина уполномоченным Государственного Комитета Обороны по перевозкам на Севере. Ему было присвоено воинское морское звание — контр-адмирал, и поэтому создалась двойственная ситуация при видимой самостоятельности — уполномоченный ГКО по званию подчинялся командующему Северным флотом вице-адмиралу А. Г. Головко и, конечно, наркому ВМФ адмиралу Н. Г. Кузнецову. Без поддержки и помощи ВМФ контр-адмирал И. Д. Папанин не мог принять ни одного важного решения.

17 октября 1941 года Иван Дмитриевич Папанин прибыл в поморскую столицу. Для штаба уполномоченного ГКО было выделено специальное помещение, оборудованное всеми средствами связи. С помощью местных партийных, советских и военных властей был укомплектован штаб, в который вошли 26 человек. Кабинет под номером 84 в Доме Советов стал известен отныне многим северянам и военным морякам.

А еще раньше в Архангельск стали прибывать первые иностранные суда. 29 августа на рейде Северодвинского плавучего маяка встали пассажирский лайнер «Импресс оф Канада» и сопровождавшие его английский крейсер «Нигерия» и три эсминца. На пассажирском судне прибыли советские, норвежские рабочие и служащие, вывезенные с угольных рудников Шпицбергена, которых пересадили на два наших судна, а лайнер принял на борт двести французов-де-голлевцев, которые

уезжали в Англию.

Северный морской коридор в годы войны обслуживали около 800 транспортных судов и десятки боевых кораблей под флагами двенадцати стран: США, Великобритании, Франции, Норвегии, Польши и других, а также весь советский Северный военный и транспортный флот.

31 августа на рейде Архангельска появился первый морской караван союзников — шесть английских транспортов с боевым сопровождением. Они доставили в порт на Двине оборонные грузы, включая самолеты «Харрикейн». В английском адмиралтействе операция по проводке этого каравана получила наименование «Дервиш», позднее самому конвою присвоят литер PQ-0, а проследовавшему в обратном направлении — QP-0. Этот код произошел от инициалов офицера оперативного управления британского адмиралтейства, ведавшего проводкой конвоев в СССР, которого звали P. Q. Edwards.

Общее руководство обслуживанием иностранных судов было возложено тогда на заместителя начальника торгового порта Г. И. Дикого. После разгрузки судов сразу началась сборка самолетов на аэродроме Кегостров напротив Архангельска. Трудности были большие: из-за отсутствия сложного сборочного инструмента его пришлось в срочном порядке изготовлять на архангельских заводах.

В ходе разгрузки первого каравана союзников выяснились недостаточные возможности архангельского порта. Государственный Комитет Обороны в решении от 7 сентября 1941 года наметил широкую программу строительных работ в порту. Из Ленинградского, Владивостокского, Мурманского, Печорского и других портов Архангельску было передано около 30 различных кранов, сотни автомобилей и много другой строительной и разгрузочной техники. Для нужд порта выделялись рельсы, лес и другие строительные материалы. Только в портах Бакарица и Экономия началось строительство восьми причалов, закрытых складов площадью пять тысяч квадратных метров и подъездных путей к этим сооружениям.

Начальник Архангельского порта Я. Л. Бейлинсон получил в свое распоряжение три военизированные рабочие колонны, насчитывавшие три тысячи грузчиков. Был полностью реконструирован погрузочный район в Молотовске (Северодвинске). «Аванучасток» Экономия превратился в новый порт с большим количеством причалов и складов, с соответствующими океанским пароходам глубинами.

В конце октября 1941 года нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов был вызван в Кремль к Сталину. «Вам нужно спешно отправиться на

Северный флот», — начал Верховный главнокомандующий и пояснил, что он не уверен, все ли там подготовлено для встречи конвоев союзников. На следующий день адмирал Кузнецов выехал в Архангельск, куда уже шли первые транспорты с военными грузами из США и Англии. С командующим Северным флотом А. Г. Головко уточнили, какие выделить силы в помощь английским кораблям сопровождения, определили и порядок взаимодействия с англичанами. Адмиралу Н. Г. Кузнецову очень пригодилась испанская практика организации конвойных проводок. Нарком ВМФ был удовлетворен деятельностью командующего Беломорской флотилией контр-адмирала М. М. Долинина, основной заботой которого стала подготовка к проводке и разгрузке транспортов с грузами в зимних условиях. Командующий флотилией распорядился срочно отремонтировать все наличные ледоколы, вооружить их и подготовить для военных операций.

Еще ранее, 10 октября 1941 года, совместным приказом народного комиссара Военно-морского флота СССР адмирала Н. Г. Кузнецова и начальника Главного управления Северного морского пути при СНК СССР И. Д. Папанина было создано Управление беломорскими ледовыми операциями (УБЛО) с постоянным местом пребывания в Архангельске. Управление возглавил известный ледовый капитан, Герой Советского Союза капитан 2-го ранга М. П. Белоусов.

В первых числах ноября на Северной Двине появился первый лед — предвестник суровой полярной зимы. «В те дни, — писал позднее адмирал Н. Г. Кузнецов, — мы обсуждали, как долго смогут транспорты проходить до Бакарицы, что немного выше Архангельска, или до Северодвинска, когда и в какое время до начала ледостава можно использовать аванпорт Экономия. Мне вспомнились далекие годы Первой мировой войны. Тогда, в летние месяцы, иностранные суда теснились на Двине, ожидая разгрузки. Зимой они добирались только до устья реки. Там, на Экономии, грузы перегружали в вагоны и доставляли на станцию Бакарица. Для этого через реку по льду проложили времянку и вагоны вручную перекатывали с одного берега на другой». История с перевозкой военных грузов вновь повторилась в годы Великой Отечественной войны. В конце 1941 года была построена сорокакилометровая железнодорожная колея от Экономии до Жаровихи на правом берегу. Здесь она упиралась в Северную Двину.

…В кабинете заведующего отделом водного транспорта Архангельского обкома ВКП(б) К. К. Кострова собрались портовики, железнодорожники, военные. Обсуждался вопрос о

строительстве ледовой переправы. Положение было сложным — толщина льда едва достигала 65 сантиметров. На помощь в создании надежной дороги были призваны ученые-гидрографы Н. Н. Зубов, М. М. Сомов и архангельский специалист по портостроительству Г. Я. Наливайко. (Профессору Н. Н. Зубову позднее было присвоено воинское звание контр-адмирал-инженер.) Их расчеты показали: единственный выход — искусственным путем наморозить лед. Для этой необычайной операции была мобилизована большая часть пожарных помп города.

Строительство ледовой переправы в зиму 1941/42 года еще шло, а через реку уже переправлялись танки. Их путь был сложен: по неокрепшему льду скользил легкий трактор, за ним на длинном тросе двигались широкие деревянные сани, на которых стояла грозная машина. А вскоре в строй вступила и ледовая переправа. Первый мотовоз вел машинист Вениамин Малючин с помощником Василием Поповым. На отдельных участках лед прогибался, трещал, из мелких трещин выступала вода. Здесь же стояли И. Д. Папанин, Г. Я. Наливайко и В. Б. Витоженц — они подбадривали железнодорожников. После этого испытания военные грузы стали бесперебойно поступать на железнодорожную станцию Исакогорка, оттуда шли прямо на фронт. Ледовая переправа действовала и следующей зимой, а вот теплая зима 1943/44 года нарушила все планы. Толщина льда не позволяла проложить железнодорожный путь по Северной Двине.

В первый военный год в Архангельский порт прибыло семь союзных караванов в составе 52 судов. Они доставили 699 самолетов, 466 танков, 330 танкеток и другие военно-стратегические материалы — 95 процентов всех грузов, поставленных в СССР союзниками в 1941 году. В этом же году к берегам Великобритании из Архангельского порта ушло 45 транспортов со 136 тысячами тонн леса, руды и химикатов.

В апреле 1942 года нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов встретился с прибывшим в Москву послом США В. Стендли. В ходе беседы были обсуждены вопросы, связанные с увеличением морских перевозок из США в СССР, а также оказанием содействия американским представителям в Архангельске. Поставки по ленд-лизу стали принимать регулярный характер через северные порты.

Архангельский порт смог круглогодично принимать суда благодаря самоотверженному труду команд советских ледоколов. В Белом море работали ледоколы «Ленин», «Иосиф Сталин», «Красин», «Ф. Литке», «Микоян» и другие. В проводке судов на Бакарицу и Экономию участвовали портовые ледоколы № 6, № 8

и «Ленин». Ледокол «Ленин» (капитаны 2-го ранга Н. И. Хромцов, Ф. М. Пустотный) сыграл выдающуюся роль в осуществлении круглогодичной навигации в Архангельском порту. Из-за сравнительно небольшой осадки он имел возможность работать на всех фарватерах Северной Двины, подходить к причалам и освобождать ото льда транспорты.

Нужно отметить на первый взгляд кажущуюся незначительной, но в действительности очень важную для Архангельского порта обязанность этого ледокола — расстановку транспортов на Северной Двине. Ежегодно личный состав ледокольного парохода выполнял и другое задание — ликвидировал ледовые заторы во время весеннего ледохода.

Об этом ледовом труженике северный поэт В. Данилов написал такие строки:

А по волнам, хромая тяжко,
К судам, не вставшим на прикол,
В пролив вошел в стальной рубашке
Двухтрубный старый ледокол.
Он лед крошил широкой грудью.
И следом, словно большаком,
За ним суда пошли, как люди
В суровый час за вожаком.

Ледоколом «Ленин» очень дорожили. Мне рассказывал прославленный полярник, уполномоченный Государственного Комитета Обороны на Севере в годы Великой Отечественной войны контр-адмирал И. Д. Папанин, что во время перехода ледокола в Арктику с двух его сторон шли миноносцы, прикрывая своими корпусами ледового богатыря от возможного торпедирования фашистскими подводными лодками.

В зиму 1941/42 года ледокол «Ленин» занимался проводкой судов по маршрутам Кольский залив — полуострова Рыбачий и Средний, Кольский залив — Архангельск, между портами Белого моря. За это время в порты Севера им было доставлено шесть караванов и проведено 183 транспорта.

Немецкая авиация принимала все меры для уничтожения советских ледоколов, срыва арктических навигаций, поставок по ленд-лизу. Началась настоящая охота самолетов за ледоколами. 15 января 1942 года во время приема угля ледокол «Иосиф Сталин» в Белом море был атакован немецким самолетом Ю-88. Несмотря на то, что сразу был открыт заградительный огонь, бомбардировщику удалось сбросить бомбы, одна из которых угодила в середину корпуса. Мощный взрыв сдвинул с места

главные котлы, разрушил трубопроводы и электросети. Старшина И. Д. Иванов, матросы А. А. Татарников, А. Д. Кабанов и кочегар Н. Н. Кралин погибли, а 17 членов экипажа получили ранения и контузии. С большим трудом ледокол удалось доставить в Молотовск. На заводе № 402 (ныне Севмашпредприятие) в течение полутора месяцев были проведены ремонтные работы, и ледокол снова вошел в строй.

В ноябре 1942 года ледокол «А. Микоян» (капитан 3-го ранга Ю. К. Хлебников) совершал свой знаменитый кругосветный переход из Черного моря через Суэцкий канал, Индийский, Атлантический и Тихий океаны, а затем Северным морским путем в Архангельск. В районе Канинского полуострова ледокол напоролся на плавающую мину. Взрыв вывел из строя одну из машин и рулевое устройство. Серьезные повреждения, нанесенные ледоколу, также были устранены быстро и качественно специалистами завода № 402 города Молотовска. Охрана ледоколов, носящих имена руководителей партии и государства («Ленин», «Сталин», «Молотов», «Микоян» и др.), доставляла немало хлопот для наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова. Вождь «всех народов», обладая завидным «юмором» и сарказмом, в жестких беседах со своим молодым главкомом ВМС нередко вспоминал об эпизодах повреждений ледовых богатырей. Так, в присутствии своего заместителя по СНК СССР А. И. Микояна он как бы между прочим задал вопрос: «Товарищ Кузнецов! Вы что же не уберегли от мины ледокол, носящий имя товарища Микояна? Вот он переживает, — Сталин улыбнулся в усы и продолжал, — не ест, не пьет. Боюсь, что не смогу с ним выпить бокал шампанского на Новый год…» Подобные беседы могли завершиться печально для адмирала Н. Г. Кузнецова. Нужно было иметь огромное самообладание, чтобы с честью выйти из этих непростых ситуаций.

В то же время выход из строя двух мощных советских ледоколов осложнил проведение ледовых операций в Архангельском порту. Лорд Бивербрук направил пространное письмо советскому послу в Англии И. М. Майскому. Тот в свою очередь проинформировал Народный комиссариат иностранных дел СССР: «…в настоящее время замерзли в Архангельске так, что едва ли могут быть освобождены до весны 9 судов (3 английских и 6 советских); замерзли в Архангельске (порты Экономия и Молотовск) с надеждой быть освобожденными 7 судов (4 английских и 3 панамских)… По подсчетам Бивербрука, в течение ближайшего времени северные порты должны пропустить 36 судов, и Бивербрук выражает сомнение в их способности это сделать без больших задержек…»

Были приняты срочные меры по выводу иностранных транспортов из северных портов. Об этом В. М. Молотов и А. И. Микоян известили советского посла специальной тлеграммой: «Ледокол „Ленин“ выведет из Молотовска три судна (британского и американского флотов) в феврале месяце и один пароход и один танкер в марте месяце. После окончания ремонта ледокола „Сталин“ будут выведены все британские и американские суда из Архангельска. Однако эти затруднения по проводке судов в Белом море ни в коей мере не отразились и дальше не могут отразиться на приеме, разгрузке и отправке прибывающих из Великобритании и США судов ввиду наличия в резерве такого мощного незамерзающего порта, как Мурманск».

Ледокол «Ленин», вернувшись в Архангельский порт после завершения ремонта, трудился неустанно. За годы войны он прошел около 30 тысяч миль, из них 22 тысячи — во льдах. Корабль участвовал в проводке 778 транспортов, в том числе 343 союзных; 290 из них ледоколу пришлось вести на буксире. За самоотверженный труд в годы войны экипаж получил благодарности от советского правительства и командования Северного военно-морского флота. 59 членов экипажа были удостоены правительственных наград. Указом Президиума Верховного Совета СССР за «образцовую работу по проводке транспортов с грузами в тяжелых условиях в период Великой Отечественной войны» ледокол был награжден орденом Ленина.

В декабре 1945 года И. Д. Папанин и Ю. А. Пантелеев вручили морякам ледокола «Ленин» правительственные награды. На этой встрече присутствовал американский дипломат У. Гарриман, который выступал перед экипажем и дал высокую оценку мужеству и мастерству моряков-северян.

Героические страницы в летопись войны вписали моряки Северного морского пароходства. Уже через семь дней после объявления войны экипаж судна «Енисей» под командованием П. И. Бурмакина в боевых условиях выполнял ответственный рейс по доставке воинской части и боеприпасов в губу Титовка. Экипажи пароходов «Революция» (капитан А. Г. Мочалов), «Софья Перовская» (капитан И. Н. Андреев), «Моссовет» (капитан Ф. А. Рынцын), «Пролетарий» (капитан Л. В. Падорин) и многих других судов, подвергаясь постоянной опасности торпедирования и ударов немецких самолетов с воздуха, самоотверженно выполняли свой патриотический долг перед Родиной. Особенно тяжелые испытания выпали на долю моряков на судах в составе транспортных конвоев. Пароходы «Архангельск», «Крестьянин», «Революция», «Родина», «Марина Раскова» и многие другие погибли, свыше 300 моряков-северян отдали свои жизни на

алтарь победы.

Готовясь к крупному наступлению на юге советско-германского фронта, фашисты решили прервать северные внешние коммуникации, чтобы лишить нашу страну помощи союзников.

В норвежском порту Нарвик немцы устроили базу для своего надводного и подводного флота. Они сконцентрировали здесь значительное число субмарин, которые начали бороздить воды Баренцева моря в районе Нордкапа и Мурманска. В Нарвике появились и крупные надводные суда — печально знаменитый линкор «Тирпиц», тяжелые крейсеры «Адмирал Шеер», «Адмирал Хиппер», «Лютцов», крейсер «Кельн», до 20 эсминцев, более 20 подводных лодок. В районе Нордкапа была создана мощная воздушная база. А всего в Норвегии было сосредоточено до 500 самолетов. Начиная с марта 1942 года фашисты установили жесткий контроль против направляющих СССР конвоев. Излюбленным местом для этого стал сравнительно узкий проход между Нордкапом и островом Медвежьим (около 350 километров). Охота на конвои традиционно проходила с помощью авиации и подводных лодок. В резерве находились и крупные надводные корабли, которые имели большой психологический эффект для английских моряков. При одном упоминании бронированного чудовища «Тирпиц» британский морской штаб приходил почти в панику.

1 марта 1942 года из Исландии вышел очередной караван PQ-12, который имел собственную охрану. Кроме этого, транспортные суда прикрывали линкор «Король Георг V» и авианосец «Викториос». На перехват конвоя вышел немецкий линкор «Тирпиц». Однако он был замечен английской подводной лодкой, а с авианосца «Викториос» был нанесен воздушный удар торпедоносцами. И хотя «Тирпиц» избежал повреждений, он вынужден был вернуться на базу «не солоно хлебавши». Хуже обстояло дело со следующими четырьмя конвоями.

Недостаточность охраны транспортных судов привела к тому, что они стали нести большие потери («PQ-13» потерял пять, «PQ-14» — один, «PQ-15» — три, а «PQ-16» — семь транспортов).

Наиболее трагичной оказалась судьба конвоя «PQ-17». В июле 1942 года в Исландии был сформирован самый крупный за годы войны транспортный конвой, в который входило 34 судна, в том числе два советских. В трюмах и на палубах размещалось 297 самолетов, 495 танков, 4246 грузовых автомашин и орудийных тягачей и другие грузы. Общая стоимость всех материалов и оружия составляла свыше 700 миллионов рублей. Внушительной была и охрана каравана. Его эскортировали 19 кораблей, в числе

которых было шесть эсминцев. Для прикрытия с моря были выделены две большие группы кораблей, куда вошли семь крейсеров, авианосец «Викториос», линкоры «Дьюк ов Йорк» и «Вашингтон», большое количество эсминцев.

27 июня 1942 года суда конвоя «PQ-17» вышли из Хвальфьорда, и большая часть из них взяла курс на Архангельск. 1 июля караван был обнаружен немецким самолетом-разведчиком, а 4 июля на море разыгралась трагедия. Налеты вражеских самолетов начались с самого утра. Первым погиб американский транспорт «Христофор Ньюпорт». Затем три торпедоносца атаковали советский танкер «Азербайджан», который вез льняное масло. Одна из торпед попала в судно. Советские моряки отказались покидать свой танкер и сумели спасти его. Когда экипаж «Азербайджана» отбил очередную атаку самолетов противника и стал догонять ушедший вперед конвой, случилось непонятное: каравану было приказано рассредоточиться и каждому судну добираться самостоятельно до портов назначения. Английский эскорт бросил караван на произвол судьбы. Беззащитные торговые суда стали легкой добычей фашистов. Потери были огромными. Погибли 153 моряка торгового флота, 24 транспорта, потеряно 430 танков, 210 самолетов, 3350 автомашин и тягачей…

О трагическом случае с конвоем «PQ-17» нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов сразу же доложил И. В. Сталину.

Не вызывал сомнения тот факт, что столь значительные потери были допущены по вине британского адмиралтейства и его первого лорда адмирала Дадли Паунда, который считал необходимость охраны конвоев «камнем на шее британского флота».

Адмирал Паунд не захотел рисковать своими крупными кораблями ради конвоя, шедшего в Советский Союз. Черчилль, вместо того чтобы объективно оценить случившееся, использовал трагедию конвоя «PQ-17» для прекращения отправки конвоев до наступления полярной ночи, о чем он 18 июля 1942 года написал И. В. Сталину.

23 июля 1942 года Верховный главнокомандующий направил британскому премьер-министру ответное письмо, в котором с присущей ему прямотой высказал свое отношение к этому решению: «Приказ Английского Адмиралтейства 17-му конвою покинуть транспорта и вернуться в Англию, а транспортным судам рассыпаться и добираться в одиночку до советских портов без эскорта наши специалисты считают непонятным и необъяснимым. Я, конечно, не считаю, что регулярный подвоз в северные советские порты возможен без риска и потерь. <…>

Вам, конечно, известно, что Советский Союз несет несравненно более серьезные потери…»

Участь конвоя «PQ-17» широко обсуждалась в советской и зарубежной печати. Английские авторы всячески пытались оправдать действия британского адмиралтейства. Но вот в 1968 году вышел обстоятельный труд Д. Ирвинга «Разгром конвоя PQ-17». Автор со знанием дела, на основе изучения архивных материалов описал трагедию «огненного конвоя». Адмирал Н. Г. Кузнецов дал обширную рецензию на работу английского историка, отметив, что, несмотря на некоторую субъективность авторских оценок, книга ценна тем, что в ней приводятся многие прежде засекреченные документы. В работе Ирвинга названа одна из причин разгрома «PQ-17». «Фактически операция по проведению этого конвоя превратилась в постановку ловушки для „Тирпица“ с приманкой, состоявшей из более чем тридцати тяжело нагруженных судов», — с горечью пишет автор. «Это весьма важное признание английского историка, — отмечает Н. Г. Кузнецов, — прямо разоблачающее неприглядную игру политических деятелей и высших военно-морских кругов».

О судьбах полярных конвоев, подвигах моряков, героизме спасателей многие советские люди узнали, прочитав замечательный роман В. С. Пикуля «Реквием конвою PQ-17».

Необходимо отметить, что моряки английского военного и торгового флотов, которые служили непосредственно на судах, выполняли свой долг мужественно и со знанием дела. Рассказы о их отваге адмирал Н. Г. Кузнецов неоднократно слышал в годы войны и от советских североморцев, и от командиров конвоев — старых британских «морских волков». Возглавлять конвой назначались наиболее опытные моряки. Им присваивалось временное звание «коммондор» — нечто среднее между капитаном 1-го ранга и контрадмиралом. Эти пожилые офицеры, несшие тяжелую службу, были достойны большего…

«Мне было понятно желание английских моряков, — пишет в своих военных мемуарах Н. Г. Кузнецов, — поделиться своими переживаниями и впечатлениями после тяжелого перехода в Мурманск или Архангельск. И я слушал их с интересом, отдавая должное этим людям, рисковавшим жизнью, чтобы доставить хоть немного нужного нам вооружения».

Пока в Москве и Лондоне велись переговоры, уходило драгоценное время. Только 7 сентября из Исландии вышел следующий конвой из 40 транспортов, в числе которых было шесть советских, и 31 корабль охранения. В английской зоне обеспечение охраны оказалось недостаточным, и конвой потерял

13 транспортов, а после встречи конвоя нашими эсминцами и авиацией был потерян всего один транспорт.

Английское командование оценило проводку конвоя «PQ-18» как успешную. 27 транспортов доставили в Архангельск 150 тысяч тонн военных грузов, столько же, сколько было доставлено за всю военную навигацию 1941 года.

При отражении воздушных атак экипажи кораблей британского эскорта и транспортов уничтожили более 40 самолетов противника. По два самолета сбили советские суда «Комилес», «Петровский», «Тбилиси». Около 20 немецких самолетов советская авиация уничтожила на аэродромах Норвегии. Успешно боролись с подводными лодками английские миноносцы и самолеты с авианосца. Они потопили четыре немецкие подводные лодки. Тем не менее, ссылаясь на большие потери в конвое «PQ-18», британское адмиралтейство вновь отказалось выделять корабли для эскортирования транспортных судов, следующих в Мурманск и Архангельск, до конца года. Поэтому по предложению советского командования были организованы переходы одиночных и прежде всего советских транспортов без охранения. Для прикрытия транспортов на переходе высылались советские эсминцы, тральщики и подводные лодки. К этому времени значительно усилились средства противовоздушной и противолодочной обороны, и потери конвоев стали сравнительно небольшими.

С октября 1942-го по февраль 1943 года из Исландии в СССР вышли десять союзных и три советских транспорта, в обратном направлении ушли 24 наших и три союзных. Из 40 судов, совершивших самостоятельный переход, погибло десять (шесть союзных и четыре советских).

Адмирал Флота Советского Союза, главнокомандующий ВМС, первый заместитель министра обороны СССР Н. Г. Кузнецов.
Апрель 1955 г.

Высадка десанта н Маньчжурии на реке Сунгари. *Сентябрь 1945 г.*

Наши воины на улицах города Маока (ныне — Холмск) на Южном Сахалине.

Морские разведчики в освобожденном маньчжурском порту отдыхают после боя.
Справа (с идит): Герой Советского Союза В. Н. Леонов.

В походе на Северном флоте.
На капитанском мостике. *1946.*

Семья спасала во всех неприятностях. С женой Верой Николаевной. *1941.*

После первой опалы. Вице-адмирал Кузнецов — начальник управления военно-морских учебных заведений. *Ленинград. 1948.*

С женой и сыновьями. *1954.*

Военно-морской министр вице-адмирал Н. Г. Кузнецов на сессии Верховного Совета СССР.

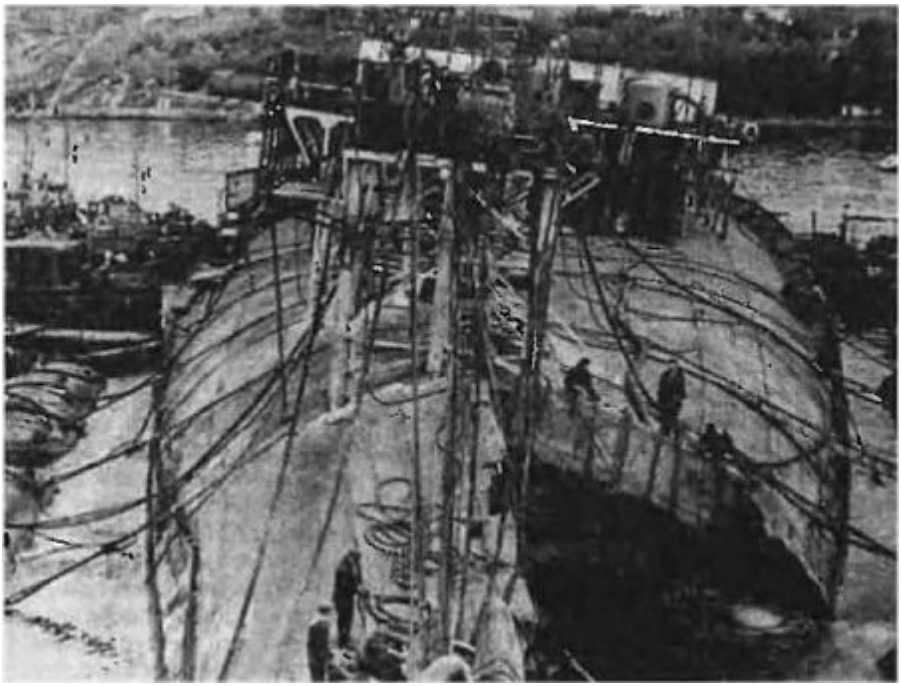
Москва. Кремль. 1952.

Министр принимает рапорт командира корабля. *1952.*

Первая советская атомная подводная лодка К-3, построенная в 1954 году.

IН. Г. Кузнецов и Г. К. Жуков на похоронах И. В. Сталина. *Март 1953 г.*

Флагман советского Черноморского флота линкор «Новороссийск».



Пробоина в днище. *Фото после подъема «Новороссийска» в 1957 г.*

Первый секретарь ЦК Н. С. Хрущев с министром обороны Г. К. Жуковым и кулуарах XX съезда КПСС. Решение о снятии и разжаловании Н. Г. Кузнецова уже состоялось. *Февраль 1956 г.*

Речь товарища Г. К. ЖУКОВА

ений, систему военных блоков и гамбургских группировок, направленных против социалистического лагеря. Несмотря на некоторое смягчение международной напряженности, главные капиталистические страны не сократили своих вооруженных сил. Они планируют дальнейшие усилия к расширению блоков и увеличению военных бюджетов и дальнейшей гонке вооружений.

ремя народов, боровшихся против ...ниального рабства за национальную ...висимость.

Таким образом, в Западной Германии ...ождаются агрессивные силы, ...носящие в качестве трофеев ...бастера, горе и страдания народов ...оны и самому немецкому народу. Во ...что не все руководящие государствен... в политические деятели в Западной ...мании извлекли нужные уроки из той ...циональной катастрофы, которую прин... германскому народу в ре... тоге преступной авантюристической п... тина Гитлера и его вдохновителей — ...манских милитаристов.

Что касается германского народа, то ... уверены в том, что он не забыл и не з... ...ет напрасно пролитой крови, горя и ...ений, причиненных ему войной, орг... ...зованной преступными вдохновителя... ...волством. Мы уверены, что германский ...од будет достойным борцом за мир ... ...допустит развязывания новой войны ... ...ей родной земле. (Аплодисменты).

На Дальнем Востоке являются ... аналогичные условия вызвать вспы... ...литаризм, несмотря на нежелание ... ...ого народа, который на собственном ...ическом опыте испытал разрушитель... ...ду атомных бомб, сброшенных на Х... ...ину и Нагасаки.

Другой важнейшей причиной меж... ...родной напряженности является нал... ...военных баз США на чужих территор...

Публикация текста выступления Г. К. Жукова на XX съезде КПСС. *Газета «Правда», 20февраля 1956 г.*

Адмирал Л. М. Галлер. в 1932–1937 годах — командующий Балтийским флотом,

Потом — заместитель Кузнецова. В 1948 году репрессирован.

На ходовом мостике эсминца «Грозный» командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головко (справа) и командир эскадры капитан 1-го ранга В. А. Фокин. *1944.*

Адмирал И. С. Исаков, в 1941–1943, 1946–1947 годах — начальник Главного морского штаба.

Адмирал Ф. С. Октябрьский (в центре), в 1939–1948 годах командовал Черноморским флотом.

Адмирал В. Ф. Трибуц (в центре), в 1939–1947 годах командовал Балтийским флотом.

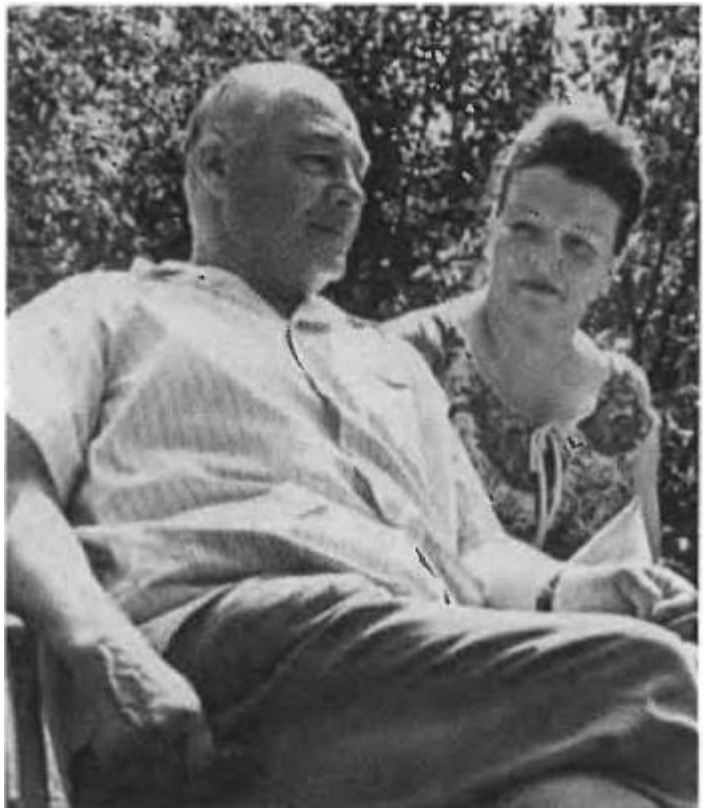
Книги воспоминаний Н. Г. Кузнецова.

Встреча ветеранов. Н. Г. Кузнецов с П. И. Батовым и А. Е. Головановым. *Май 1969 г.*

Во время съемок фильма-интервью «Далекое — близкое» с режиссером В. Николаевой.

На даче в поселке Новь *1972.*

За работой над последней книгой воспоминаний «Курсом к победе» *1972.*



С женой на даче. Поселок Новь. *1970.*

Кузнецовы все вместе. *1972*

.

В рабочем кабинете. В адмиральском мундире. *1972.*

Открытие бронзового бюста Адмиралу Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецову в городе Котласе Архангельской области. *16 июля 2004 г.*

Тяжелый авианесущий крейсер Северного флота «Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов».

В последний день 1942 года у мыса Нордкап произошло крупное морское сражение между кораблями британского эскорта и германским соединением надводных кораблей в составе тяжелого крейсера «Хиппер», карманного линкора «Лютцов» и шести эсминцев, пытавшихся перехватить и разгромить очередной северный караван. Ценой гибели двух своих кораблей эскорт не подпустил немцев к транспортам, потопив один эсминец и нанеся повреждения «Хипперу». Следствием этого боя, вошедшего в историю войны на море в 1942 году под названием «новогоднего», были приказ фюрера о прекращении

использования крупных надводных кораблей в боевых операциях германского флота и замена гросс-адмирала Э. Редера на посту главнокомандующего флотом К. Деницем, сторонником неограниченной подводной войны.

Спустя год, в декабре 1943-го, состоялось крупное морское сражение. Английский отряд, прикрытия конвоя «РА-55А» в составе линкора «Дьюк ов Йорк», крейсера «Ямайка» и четырех эсминцев, а также крейсерский отряд ближнего прикрытия обнаружили немецкий линкор «Шарнхорст», который дважды пытался атаковать конвой. На помощь кораблям устремился из Норвежского моря отряд оперативного прикрытия под командованием адмирала Фрезера. «Шарнхорст» оказался между двух огней. Ему так и не удалось вырваться из ловушки. В бою у мыса Нордкап немецкий линкор получил тяжелые повреждения и пошел ко дну. Фашистская Германия потеряла последний боеспособный линейный корабль. Это ослабило угрозу северным конвоям от вражеских надводных кораблей.

В 1943 году изменился и порядок прохождения конвоев. Приближаясь к северным берегам, в 30 милях от Териберки, караваны делились на две группы — мурманскую и беломорскую. Английский эскорт вел мурманскую группу в Кольский залив, а корабли Северного флота сопровождали беломорскую группу в Архангельск.

Подлинное искусство в проводке союзных транспортов из Кольского залива и через Горло Белого моря проявили лоцманы флотилии. Командующий Беломорской флотилией Ю. А. Пантелеев дал высокую оценку мастерству гидрографа капитана 2-го ранга И. В. Васильева, отметив, что он словно видел морские пучины насквозь, искусно обходил вражеские мины, которые нередко ставили подводные лодки противника. Опытный гидрограф знал все глубины и опасные места на Белом море, в частности в районе острова Моржовец, где имеются передвигающиеся отмели, угрожающие кораблям с большой осадкой. Не только сам Илья Васильевич Васильев, а и все его подчиненные блестяще справлялись со своими задачами.

Вместе со всеми северянами внесли свой вклад в дело разгрома врага в Арктике и Заполярье моряки северного морского бассейна. Транспортный флот Севера в годы войны объединяли три пароходства: Северное, Мурманское и Архангельское арктическое.

На службу во флот были призваны лучшие моряки, имевшие опыт работы в Арктике: Герои Советского Союза М. П. Белоусов и К. С. Бадигин, а также Н. П. Аннин, И. Ф. Котцов, П. А. Пономарев, Н. И. Хромцов, В. И. Воронин, полярные летчики

М. И. Шевелев, М. В. Водопьянов, И. П. Мазурук и другие.

Итоговый отчет о деятельности Северного флота за военный период свидетельствует об огромных масштабах транспортных перевозок. На перевозках в Арктике и Заполярье суда северного бассейна перевезли более 470 тысяч личного состава армии и флота, а на перевозках в Кольском заливе — около 700 тысяч человек.

Особенно тяжелым был путь моряков в составе транспортных конвоев. Пароходы «Архангельск», «Крестьянин», «Революция», «Родина», «Марина Раскова» и многие другие погибли, свыше 300 моряков-северян отдали свои жизни за Победу.

Трудовой подвиг совершил в годы Великой Отечественной войны большой и дружный коллектив портовиков. Заслуженной славой в порту пользовались бригады грузчиков, стивидоров и механизаторов, которые возглавляли Н. Ф. Кукушкин, М. А. Реутов, С. Н. Ермак, Н. Д. Кузнецов, Г. А. Шадрин, Т. А. Валов, Я. И. Меньшиков и многие другие. Четкая и быстрая работа портовиков не осталась незамеченной командованием иностранных судов. Вот что написал начальнику Архангельского порта Я. Л. Бейлинсону капитан американского транспорта «Кэмп-Файер» по поводу работы портовиков: «Я желаю воспользоваться случаем, чтобы благодарить Вас и Ваш руководящий состав за блестящую помощь и сотрудничество, оказанные моему судну во время разгрузки его в порту Бакарица. Я искренне желаю иметь быстрый переход в Соединенные Штаты и вернуться в Архангельск с новым грузом на помощь России». К концу войны Архангельск считался одним из лучших портов Советского Союза, вполне справляющимся с возложенными на него задачами.

Многим военным кораблям и транспортным судам, прибывшим в составе северных конвоев, требовался ремонт. В Архангельске и Молотовске на судоремонтных предприятиях создавались для этого необходимые условия. Уже к концу 1941 года завод № 402 в Молотовске превратился в судоремонтную базу транспортного, ледокольного и военного флотов Севера. Ремонт иностранных судов был приравнен к выполнению военных заказов, которые, как и работы на боевых кораблях, контролировались и принимались капитанами и представителями ВМФ.

Благодарных слов заслуживают архангельские судоремонтники, в первую очередь коллектив завода «Красная кузница», осуществлявший переоборудование мирных судов в военные, ремонт боевых и транспортных кораблей, в том числе судов союзников по антигитлеровской коалиции. Старший

британский морской офицер Монд в записке от 23 ноября 1942 года на имя командующего Беломорской военной флотилией вице-адмирала Г. А. Степанова отмечал: «Почти каждый военный корабль, заходивший в порт, требовал того или иного ремонта. Многие корабли, особенно это относится к тральщику „Харриер“ и траулеру „Дейнман“, нуждались в большом ремонте. В каждом случае работа выполнялась и заканчивалась быстро, причем качество ремонта было первоклассным, удовлетворяющим все требования. Такая работа имеет огромное значение для движения конвоев в Советской России».

Судоремонтные предприятия Архангельска, Молотовска и Мурманска производили переоборудование гражданских судов для военных целей, строили и ремонтировали боевые корабли и подводные лодки. Только коллектив судоремонтного завода «Красная кузница» отремонтировал и возвратил в строй за годы войны 187 кораблей Военно-морского флота, изготовил 213 аэросаней, около 80 тысяч корпусов мин и другой оборонной продукции.

Труженики заводов Молотовска за военное время построили 12 морских охотников, отремонтировали 33 боевых корабля, 24 ледокола и судна ледокольного типа, 82 американских, английских и советских транспортных судна. За это же время предприятия города изготовили свыше двух тысяч комплектов минных тралов, более 160 тысяч авиабомб и снарядов.

А ведь трудиться портовикам и судоремонтникам приходилось в сложных условиях, при частых налетах фашистских самолетов. Самым тяжелым был 1942 год. Вражескому пятому воздушному флоту было приказано уничтожить союзные транспорты, прибывающие в первый морской порт России. 24 августа на Архангельск был произведен первый массированный налет, в котором участвовало 42 бомбардировщика. Через заградительный огонь зенитной артиллерии к городу прорвалось 16–18 бомбардировщиков, сбросивших 25 фугасных и до трех тысяч зажигательных бомб. Было разрушено и сожжено 49 жилых домов, 31 складское помещение, канатная и трикотажная фабрики. Однако это варварское нападение не вызвало паники и растерянности среди архангелогородцев. В порту, на предприятиях города продолжалась работа, продолжалась в том же ритме, но с еще большим упорством — во имя победы над врагом. «Несмотря на то, что со всех концов тогда поступали плохие вести, — писал английский корреспондент в газете „Британский союзник“, — мы за два месяца нашего пребывания в Архангельске не увидели ни растерянных лиц, ни признаков отчаяния. Вдоль всей набережной

рабочие и работницы усердно укладывали лес в гигантские штабеля, а по реке бесконечной вереницей тянулись огромные плоты из сладко пахнущих сосен и берез. Лес и лес повсюду. Больше всего нас поразило то, что работа производилась круглые сутки, днем и ночью. Кстати, ночи здесь в это время года мало чем отличаются от дня.

Особенно глубокое впечатление на нас произвела самоотверженная работа женщин. У нас здесь скоро завелось много друзей, особенно среди детей. Они шутили с нами, но держали себя независимо и никогда не жаловались, как дети в портах других стран. Это были достойные представители своей страны».

Имена 23 052 архангелогородцев вписаны в Книгу памяти Архангельской области. Каждый третий призванный в армию горожанин, каждый десятый житель предвоенного Архангельска не вернулись с фронта. Не менее шокирует другая цифра: за 1941–1944 годы в городе умерло 38 тысяч жителей. Из них половина — в голодный и цинготный 1942-й. После блокадного Ленинграда Архангельск в дни войны оказался на втором месте по смертности среди мирного населения. Жизнью каждого пятого горожанина, умершего от голода и болезней, заплатил Архангельск за своевременно направленные на фронт ленд-лизовские грузы, в том числе и продовольствие, за построенные и отремонтированные корабли, за лес, целлюлозу, рыбу — все то, что он мог дать на алтарь Победы.

12 мая 1945 года из Клайда вышел последний конвой в Архангельск и Мурманск. А приход в Клайд 23 транспортов конвоя «RA-67» завершает славную историю союзных северных конвоев.

Адмирал Н. Г. Кузнецов в своих мемуарах, анализируя итоги плаваний северных конвоев, привел следующие цифры: «За годы войны из наших северных портов — Архангельска и Мурманска — было отправлено 717 транспортов. Потери от кораблей и авиации противника составили около 90 транспортов, из них 11 советских».

А принял Архангельский порт 332 судна, в том числе 252 транспорта союзников. Если в СССР конвои доставляли военные грузы, то странам антигитлеровской коалиции из Архангельска и Мурманска суда везли стратегическое сырье: марганец, хром, асбест, а также традиционные товары северного экспорта: лес, пушнину, зерно. 19 ноября 1941 года министр снабжения Великобритании лорд Бивербрук телеграфировал в Москву: «И тот факт, что Россия в час своей нужды находит возможным снабжать нас сырьем, которое будет использовано в интересах

нашей общей борьбы, только углубляет нашу благодарность за то, что мы получаем».

Профессор Поморского государственного университета имени М. В. Ломоносова М. Н. Супрун провел серьезную исследовательскую работу о северных конвоях в годы войны, посвятив этой теме докторскую диссертацию, написав несколько книг и основательных статей. Приведем некоторые данные из его работ. В первые годы военного лихолетья «северный коридор» являлся главным маршрутом поставок. По нему с начала войны до августа 1942 года проследовали 18 конвоев в СССР (194 судна, в том числе 25 советских) и 13 — в обратном направлении (151 судно, включая 36 советских). Они доставили в СССР 61 процент всех грузов, три четверти которых составляли оружие и боеприпасы.

А всего Северный флот совместно с союзниками обеспечил охрану 77 союзных конвоев в составе 1464 океанских транспортов.

Глава 12
Дипломатическими румбами

В годы Второй мировой войны в полной мере оказались востребованы не только флотоводческие таланты Н. Г. Кузнецова, но и его дипломатический опыт, приобретенный еще в Испании.

В последние мирные дни 1939 года военные миссии Советского Союза, Англии и Франции в условиях нараставшей опасности со стороны фашистской Германии начали в Москве переговоры. «В противоположность английскому и французскому правительствам, — пишет советский посол в Англии И. М. Майский, — советское правительство отнеслось к предстоящим переговорам со всей той серьезностью, которой они заслуживали».

Главой советской миссии был назначен маршал К. Е. Ворошилов, в то время народный комиссар обороны СССР, а ее членами стали начальник Генерального штаба командарм 1-го ранга Б. М. Шапошников, народный комиссар Военно-морского флота флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов, начальник Военно-воздушных сил командарм 2-го ранга А. Д. Локтионов и заместитель начальника Генерального штаба комкор И. В. Смородинов.

В Ленинграде и Москве английскую и французскую делегации встречали по высшему разряду. В день приезда они были приняты народным комиссаром иностранных дел и народным комиссаром обороны, а вечером присутствовали на обеде, устроенном в их честь советской военной миссией на Спиридоновке. «Прием продолжался до позднего часа, — писал в своем донесении английский посол в СССР Сиидс, — за обедом последовал превосходный концерт. Царила сердечная атмосфера, и только трудности с языком несколько мешали разговорам. В официальном сообщении о приеме, появившемся в „Известиях“, было упомянуто о „дружеских тостах“, обмен которыми произошел во время обеда».

В состав английской миссии входили адмирал Реджиналд Дрэкс, главный адъютант при дворе короля, маршал Военно-воздушных сил Англии Барнет и генерал-майор Хейвуд. Членами французской миссии были генерал Думенка, командир 3-й авиадивизии генерал Вален и преподаватель военно-морской школы капитан Вайом. Такой состав западных миссий не предвещал быстрого хода переговоров. Вот как описал начало переговоров 11 августа в особняке Наркоминдела на

Спиридоновке нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов: «Мне хорошо запомнился тот вечер и первое знакомство с нашими коллегами по переговорам. Казалось, обстановка требовала в первые часы пребывания глав миссий Англии и Франции в Москве без промедления начинать беседу с самой злободневной темы: опасности агрессии со стороны фашистской Германии.

Но высокий седой худощавый адмирал Дрэкс, сидевший справа от К. Е. Ворошилова, удобно вытянув ноги под столом, охотно вел неторопливый светский разговор о флотской регате в Портсмуте и конских состязаниях, как будто на международном горизонте не было ни одной грозовой тучи…»

Так шли день за днем бесплодные переговоры. 21 августа глава советской миссии вручил представителям западных держав заявление, в котором подчеркивалось, что «ответственность за затяжку военных переговоров, как и за перерыв этих переговоров, естественно, падает на французскую и английскую стороны». «Упущенные возможности» — так позднее охарактеризовал переговоры военных миссий СССР, Англии и Франции в августе 1939 года адмирал Н. Г. Кузнецов.

А вот какую оценку переговорам дал в своих мемуарах Уинстон Черчилль: «Союз между Англией, Францией и Россией вызвал бы серьезную тревогу у Германии в 1939 году, и никто не может доказать, что даже тогда война была бы предотвращена. Следующий шаг можно было бы сделать, имея перевес сил на стороне союзников. Их дипломатия вернула бы себе инициативу. Гитлер не мог бы позволить себе ни начать войну на два фронта, которую он сам так резко осуждал, ни испытать неудачу…»

Следует заметить, что Черчилль никогда не был другом Советского Союза, скорее наоборот — враждебно относился к нашей стране, к нашему политическому строю. Но необходимо признать, что события 1939 года осмыслены им вполне объективно.

Оставшись в одиночестве, СССР принял предложение Германии заключить пакт о ненападении с секретным протоколом, в котором ставился предел германского продвижения на восток. Это был реалистичный ход, продиктованный политическим цейтнотом в условиях стремительно надвигающейся угрозы войны.

22 июня 1941 года фашистская Германия напала на Советский Союз, вероломно нарушив советско-германский договор о ненападении. Вечером 22 июня премьер-министр Великобритании У. Черчилль выступил по радио, заявив, что «любой человек или государство, которые борются против нацизма, получат нашу помощь… Отсюда следует, что мы окажем

России и русскому народу всю помощь, какую только сможем».

Английские летчики проложили трассу, начальным пунктом которой был Инвергордон — местечко в Шотландии, на ее восточном берегу. Гидросамолеты «Каталина-ПБИ» летали вокруг мыса Нордкап в Норвегии и далее на Архангельск. В первых числах июля 1941 года после 19-часового беспосадочного полета на самолетах «Каталина» английская военная миссия прибыла в Архангельск. Возглавлял ее весьма эксцентричный генерал-лейтенант М. Макфарлан. В Москве военных дипломатов первым принял нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов. Из этой встречи с Макфарланом стали ясны цели миссии: поднять морально-психологическое состояние советских людей, подбодрить их в борьбе с противником. «Великобритания и Россия, — подчеркнул в своем выступлении военный дипломат, — отныне плечом к плечу сражаются против общего врага». Прибытие английских военных представителей, по его словам, подтверждало «стремление трех видов британских вооруженных сил оказать всю возможную помощь силам Советского Союза».

По делам службы Н. Г. Кузнецов чаще встречался с главой английской военно-морской части миссии контр-адмиралом Дж. Майлсом.

12 июля 1941 года в Москве было заключено соглашение между правительствами СССР и Великобритании о совместных действиях против Германии. Это стало первой крупной акцией на долгом и трудном пути создания антигитлеровской коалиции. Документ подписали с советской стороны Сталин, Шапошников и Кузнецов. На церемонии подписания соглашения присутствовал генерал Макфарлан, с которым затем долго беседовал И. Сталин. Они обсуждали конкретные проблемы совместного ведения войны против Германии. Соглашение предусматривало взаимную помощь и содержало обязательства не заключать сепаратного мира. Вскоре генерал М. Макфарлан был отозван в Англию и назначен военным губернатором Гибралтара.

В конце июля 1941 года в Москву прилетел специальный представитель президента Ф. Рузвельта Гарри Гопкинс. Наркому ВМФ было поручено обеспечить встречи и проводы важного американского дипломата. Как уже отмечалось, английские летчики установили постоянный воздушный мост с Архангельском. Полет на «Каталине» по воздушной трассе на север России занимал почти сутки, но был относительно безопасным. Командиром экипажа летающей лодки назначили лейтенанта Маккинли.

На протяжении почти всего полета Г. Гопкинс сидел на вращающемся сиденье у пулемета, в хвостовой части самолета,

выполняя роль наблюдателя. Самолет летел примерно в ста милях от побережья Норвегии на сравнительно небольшой высоте.

В Архангельске посланца президента Рузвельта встретили дипломаты из американского и английского посольств, советские морские офицеры, представители местной власти. Командующий Беломорской флотилией контр-адмирал М. М. Долинин пригласил Г. Гопкинса на обед, который был организован на адмиральской яхте. Сохранились воспоминания американского дипломата об этой дружественной встрече на берегах Северной Двины. Я думаю, что читателям интересно будет узнать о впечатлении, которое произвел на Гарри Гопкинса устроенный в его честь обед: «Это было монументально. Обед продолжался почти четыре часа. В нем было что-то напоминающее стиль Айовы — свежие овощи, масло, сливки, зелень. Огурцы и редиска почему-то меня удивили. Они были выращены в хозяйствах, окружающих город. Так или иначе, обед был ошеломляющим, одно блюдо следовало за другим. Были неизбежная холодная рыба, икра и водка. Водка — довольно внушительная штука. Непривычному человеку с ней не следует шутить. Выпейте ее так, как американец или англичанин пьет неразбавленное виски, и вас разорвет на части. Следует поступать так: намазать кусок хлеба (а хлеб был хороший) икрой, а пока вы глотаете это, глотайте и водку. Не шутите с водкой; когда вы ее пьете, ешьте что-нибудь, что послужило бы амортизатором…» Неплохие рекомендации для иностранцев, впервые испытывающих на себе поморское гостеприимство и «хлебосольство».

Г. Гопкинс трижды встречался с И. В. Сталиным, общее время их бесед составило шесть часов. Собеседники обсудили один из ключевых вопросов — военной помощи СССР. Сталин, проанализировав отношение Советского Союза и США к войне с Германией, резюмировал: «Таким образом, наши взгляды совпадают». Говоря о путях доставки необходимых военных материалов и вооружения, Сталин и Гопкинс пришли к выводу, что путь через Архангельск наиболее удобный. Сталин уверенно заявил, что с помощью ледоколов Архангельский порт можно держать открытым и зимой. 1 августа перед отлетом в Архангельск Г. Гопкинс направил президенту Ф. Рузвельту телеграмму, в которой дал оценку ситуации в СССР: «Я очень уверен в отношении этого фронта… Здесь безграничная решимость победить». Ценным историческим свидетельством является телеграфное сообщение об итогах визита Гопкинса, направленное в Госдепартамент США американским послом: «Гопкинс был быстро принят Сталиным, который давал ему

весьма продолжительные интервью и обсуждал с откровенностью, не имеющей, насколько мне известно, прецедента в новейшей советской истории… Все советские газеты поместили фотографии и сообщения о его визите на первых страницах, что имеет здесь гораздо большее значение, чем во всякой другой стране». 1 августа Г. Гопкинс вылетел в Архангельск. Здесь у него состоялся обстоятельный разговор с командующим Беломорской военной флотилией контр-адмиралом М. М. Долининым, от которого нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов получил телеграмму: «…Гопкинс снова предупредил меня о большом потоке грузов, которые пойдут морем в Архангельск. Интересовался, можем ли мы обеспечить одновременно проводку двадцати транспортов в Белом море в зимнее время». В дальнейшем Гарри Гопкинс, специальный помощник президента США, во многом содействовал организации и проведению Московской конференции представителей СССР, Англии и США.

В начале июля была создана советская военно-морская миссия, которую возглавил генерал Ф. И. Голиков, а его заместителем стал контр-адмирал Н. М. Харламов. 6 июля 1941 года военно-морская миссия на двух летающих лодках «Каталина» вылетела из Архангельска в Англию.

Генерал Ф. И. Голиков пробыл в Англии недолго и вскоре отбыл по делам в США. В Лондон он уже больше не вернулся. Фактическим начальником советской военно-морской миссии остался контр-адмирал Н. М. Харламов. Советский посол в Англии И. М. Майский отмечал, что он «руководил работой миссии разумно и тактично, умея защищать интересы СССР и в то же время не обостряя свыше меры отношений с англичанами, что было бы для нас крайне невыгодно».

В противоположность раздутым штатам военных миссий других держав наша военно-морская миссия состояла из 50 моряков и армейцев, зато большинство из них являлись опытными специалистами и обладали высокими деловыми качествами. В числе первых военных дипломатов в Англии были полковник Н. И. Пугачев, полковник В. М. Дрыгун, майор А. Ф. Сизов, военный инженер 2-го ранга П. И. Баранов и другие.

Контр-адмирал Н. М. Харламов официально оставался главой миссии до конца 1944 года, а затем его отозвали в Наркомат ВМФ. На его место был назначен генерал-лейтенант А. Ф. Васильев, который имел подобный опыт работы в Италии. В начале октября 1945 года советская военно-морская миссия была расформирована, а ее члены и сотрудники вернулись на родину.

27 сентября 1941 года делегации союзных стран прибыли в

Архангельск на крейсере «Лондон». На Беломорскую военную флотилию возлагались прием и проводы военного корабля. Опытный помор — военный лоцман лейтенант Б. П. Пустошный — провел тяжелый крейсер по мелководным извилистым фарватерам Северной Двины до Маймаксы.

Из Архангельска в осажденную Москву иностранные дипломаты были доставлены на самолетах.

Государственный Комитет Обороны поручил заместителю председателя Совета народных комиссаров СССР А. А. Малышеву, наркому авиационной промышленности А. И. Шахурину, наркому ВМФ адмиралу Н. Г. Кузнецову представлять в советской делегации оборонную промышленность. Переговоры имели дружественную направленность — неторопливые, подчеркнуто вежливые выступления английского лорда У. Бивербрука, американцев А. Гарримана и У. Стэндли. Как и положено на подобных конференциях — традиционный прием. Итогом работы состоявшейся в столице конференции стал протокол, согласно которому Великобритания и США обязались поставлять Советскому Союзу с 1 октября 1941 года до конца июня 1942 года ежемесячно 400 самолетов, 500 танков, зенитные и противотанковые орудия, молибден, олово, алюминий, свинец и другие виды вооружений и военных материалов. В протоколе было зафиксировано, что Великобритания и США окажут помощь в транспортировке и доставке материалов в СССР. Советское правительство со своей стороны выразило готовность снабжать Великобританию и США сырьем, в котором они нуждались. К примеру, самолеты «Каталина-ПБИ», которые вылетали из Архангельска в Англию, загружались платиной — самой «концентрированной» формой русского экспорта.

Член советской делегации на Московской конференции трех держав, нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов организовал работу военно-морской комиссии и подготовил записку по поставкам союзников в части потребностей Военно-морского флота СССР.

15 декабря 1941 года в Москву прибыл министр иностранных дел Англии Антони Иден. Во время приема у И. В. Сталина он высказал предположение, что война с немцами будет трудной и длительной. «Ведь сейчас, — добавил министр иностранных дел Англии, — Гитлер стоит под Москвой и до Берлина далеко». — «Ничего, — спокойно и уверенно возразил советский вождь, — русские уже бывали два раза в Берлине, будут и в третий раз». А вскоре Антони Иден побывал и на фронте — совершил поездку в район Клина, проехав по местам, откуда гитлеровцы были выбиты в начале декабря мощным контрнаступлением советских войск. Вернувшись в Москву, Иден с восхищением отзывался о

блестящей победе Красной армии. Во время визита у него состоялись встречи с И. В. Сталиным и другими членами советского правительства, в ходе которых обсуждалось предложение СССР о заключении двух договоров: о союзе и взаимной военной помощи в войне против Германии и об установлении взаимного согласия при решении послевоенных вопросов. Хотя миссия А. Идена из-за позиции британского руководства не привела к решению каких-либо из обсуждавшихся вопросов, диалог о союзном договоре между СССР и Великобританией был начат. В Мурманске на крейсере «Кент», на котором возвращался домой Антони Иден, разместили советскую делегацию ВЦСПС во главе с кандидатом в члены Политбюро ЦК партии, первым секретарем ВЦСПС Н. М. Шверником. Делегация состояла из тринадцати человек, в числе которых были две женщины. Командир крейсера чтил вековые предрассудки английского морского флота, и с большим трудом его удалось убедить в важности предстоящего визита руководителей советских профсоюзов. В состав делегации четырнадцатым включили московского журналиста.

Министра иностранных дел Англии во время его поездки в СССР сопровождал советский посол И. М. Майский. В Москве посол встретился с наркомом ВМФ Н. Г. Кузнецовым. Стало уже ясно, что война принимает затяжной характер и членам советской военно-морской миссии придется работать в Англии долго. Поэтому посол считал вполне закономерным разрешить их семьям переехать в Лондон. В Наркоминделе отговаривали И. М. Майского от встречи с морским наркомом: «Человек он суровый, с чувствами подчиненных мало считается, на въезд семей и их транспортировку по морю согласия не даст, зачем вам нарываться на отказ?» Однако Н. Г. Кузнецов сразу принял энергичные меры для отправки семей членов миссии в Лондон. А для Ивана Михайловича Майского эта встреча с адмиралом Кузнецовым положила начало дружеским отношениям на долгие годы.

Члены английской военно-морской миссии по прибытии в СССР сразу включились в работу. В середине июля 1941 года контр-адмиралы Вайан и Майлс вылетели на Северный флот. Впоследствии Дж. Майлс, ставший военно-морским атташе в Советском Союзе (он занимал эту должность до 1944 года), неоднократно посещал Северный флот.

Английских военных дипломатов сопровождал представитель Главного морского штаба ВМФ капитан 1-го ранга М. А. Воронцов. Гости с берегов туманного Альбиона интересовались ходом подготовки к приему союзных конвоев,

состоянием противовоздушной защиты базы, возможностью базирования английских надводных боевых кораблей и подводных лодок. В свою очередь командующий Северным флотом контр-адмирал А. Г. Головко обратился к ним с просьбой о нанесении авиационных ударов по базам немцев в Киркенесе и Петсамо. Союзники ответили согласием и сдержали свое слово. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов отдал приказ отозвать все подводные лодки, действовавшие к западу от Кольского залива. 30 июля был нанесен массированный удар по немецким базам и портам. Английские самолеты взлетали с авианосцев и бомбили Киркенес и Петсамо.

Приход первых конвоев в Архангельск и Мурманск настоятельно диктовал необходимость создания британских военно-морских миссий в Архангельске и Полярном. В 1941 году в Архангельске открылась английская миссия, состоявшая из 15 офицеров, 13 рядовых и унтер-офицеров, а к концу войны она насчитывала уже 16 офицеров и 54 рядовых и унтер-офицеров. Довольно многочисленной была и миссия в Полярном. Британская миссия имела своих представителей даже в портовых районах Архангельска.

В августе 1941 года в Архангельске была развернута и военно-морская миссия США во главе с лейтенантом С. Френкелем.

В 1944 году командующий Беломорской флотилией вице-адмирал Ю. Н. Пантелеев беседовал с главой американской миссии контр-адмиралом Дунканом, который говорил о высоких морально-боевых качествах наших моряков и подчеркивал, что восхищен самоотверженностью и мужеством советских моряков, защищавших союзные конвои.

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов создал в своем ведомстве специальный отдел внешних сношений, который возглавил участник испанских событий капитан 2-го ранга Е. А. Зайцев.

Особая страница дипломатической деятельности адмирала Н. Г. Кузнецова в годы войны — его участие в качестве члена советской делегации в конференциях глав государств в Ялте и Потсдаме.

В январе 1945 года Н. Г. Кузнецова пригласили в Кремль и известили о месте проведения Крымской конференции и составе советской делегации. Встречать американскую и английскую делегации было решено на местном аэродроме. Кроме этого, предполагалось прибытие американских и английских кораблей, обеспечивающих союзников бесперебойной связью. На них также должны были разместить многочисленный персонал, обслуживающий дипломатическую конференцию.

Ответственность за подготовку аэродрома и места стоянки кораблей возложили на наркома ВМФ. И ответственность эта была немалой: достаточно сказать, что прибрежные воды Черного моря были изрядно засорены немецкими минами, поэтому необходимо было надежно «протралить» пути и места стоянки кораблей.

На Крымской конференции предполагалось рассмотреть вопрос о вступлении Советского Союза в войну с Японией.

Для пополнения Тихоокеанского флота намечалось поставить по ленд-лизу военно-транспортные корабли различного назначения. Нужно отметить, что в начале 1945 года американцы были не уверены в быстрой победе над Японией.

Адмирал Н. Г. Кузнецов дал распоряжение Главному морскому штабу подготовить необходимые заявки на получение боевых кораблей. Исподволь, заранее началась подготовка личного состава моряков для ожидаемых американских кораблей.

3 февраля 1945 года в точно назначенный час на аэродром Саки близ Симферополя приземлился четырехмоторный воздушный лайнер «С-54», на котором прибыл английский премьер-министр У. Черчилль. Сохранились фотографии этого исторического события: Черчилль в черном драповом пальто и полувоенной морской фуражке обходит строй почетного караула. «Он не спеша вплотную приближается к рядам советских бойцов, стараясь заглянуть прямо в глаза — такова его обычная манера. Казалось, что г-н Черчилль хочет что-то прочитать на лице каждого из них, разгадать, что же представляет собой Советская Армия…» — так позднее описал этот момент адмирал Н. Г. Кузнецов в своих воспоминаниях.

На этом же самолете прилетел главнокомандующий английским флотом адмирал Э. Канингхэм. Н. Г. Кузнецов сразу взял «шефство» над своим коллегой. Естественно, заочно они знали друг друга по морским операциям в Баренцевом море, когда наши флоты тесно взаимодействовали, обеспечивая движение союзных конвоев. В этот же день прилетел самолет «С-54», на борту которого находился американский президент Ф. Рузвельт. Его сопровождал государственный секретарь Эд. Стетиниус. С президентом США прилетела его дочь Анна Беттигер. Черчилля также сопровождала дочь Сара Оливер — командир отделения женского вспомогательного корпуса военно-воздушных сил Англии.

Адмирал Н. Г. Кузнецов в этот день встретил второго своего «подопечного» — главнокомандующего американскими ВМС адмирала флота Э. Кинга.

Морские адмиралы объяснялись на французском языке,

скромные познания которого, какими обладал Кузнецов, были, по его словам, «вполне достаточны для разговора на общие темы» без переводчика.

Следует отметить, что Николай Герасимович на протяжении всей своей жизни много внимания уделял изучению иностранных языков. Поражали его огромное трудолюбие, постоянное стремление к самообразованию, расширению кругозора, самосовершенствованию. Уже отмечалось, что во время учебы в военно-морских учебных заведениях он прилежно занимался французским и немецким языками. Знание иностранных языков помогло ему в годы национально-освободительной войны в Испании. Он неплохо изучил испанский язык и вполне мог объясняться без переводчика со своими коллегами и друзьями. Во время службы на Тихоокеанском флоте Н. Г. Кузнецов начал осваивать английский язык.

Учителем комфлота и его товарищей был краснофлотец В. М. Бережков, который впоследствии стал профессиональным переводчиком и к услугам которого прибегал, в частности, и И. В. Сталин. Поскольку Н. Г. Кузнецов прослужил на Тихоокеанском флоте недолго, ему не удалось получить серьезные знания по английскому языку.

Забегая вперед, сообщу читателям, что в 1957 году Николай Герасимович вновь взялся за изучение английского языками успешно освоил его. Результатом этой работы стали его переводы и публикации статей, сборников и книг по морской тематике английских и американских авторов.

Союзные делегации сопровождал большой штат военных, моряков, дипломатических экспертов, технического персонала. Англичане послали в Крым один транспорт с материальным обеспечением, а американцы — корабль связи «Кэтоктин», четыре тральщика и транспорт типа «Либерти» — «Уильям Блоунт». Вместе с командами этих судов и прибывшими на них сотрудниками технических служб и охраной (американцы имели даже свою типографию) количество иностранцев, съехавшихся на Ялтинскую конференцию, составило не менее 2,5 тысячи человек. Для приема участников встречи необходимо было в короткое время восстановить и привести в порядок Ливадийский, Воронцовский и Юсуповский дворцы и другие помещения. Для этой цели в Крым было доставлено 1500 вагонов оборудования, строительных материалов, мебели…

Ливадийский, в прошлом белостенный, дворец русского царя Николая II заняла американская делегация. Здесь находился президент США Ф. Рузвельт с дочерью Анной, которая сопровождала отца в столь дальнее путешествие. Здесь же

разместился советник президента Гарри Гопкинс со своим сыном Робертом. Гопкинс был тяжело болен и не всегда появлялся на заседаниях конференции, но он был всегда в курсе всех дел, нередко давал своему боссу полезные советы. Рузвельт жил в нижнем этаже дворца. Здесь находились его спальня, кабинет и приемная. Американский президент с большим трудом передвигался, уже взрослым человеком он перенес полиомиелит. Именно с учетом этих обстоятельств было решено устраивать заседания конференции в Ливадийском дворце.

Английская делегация разместилась в Воронцовском дворце (Алупка). Этот дворец в прошлом принадлежал графам Воронцовым. С. Р. Воронцов на рубеже XVIII–XIX веков был русским послом в Лондоне, а его сын М. С. Воронцов получил воспитание и образование на берегах Темзы. Эти обстоятельства сказались и на судьбе дворца. Его построил английский архитектор Эдуард Блор, используя в украшениях дворца восточноарабские мотивы. Глава британской делегации У. Черчилль был чрезвычайно доволен предоставленной ему резиденцией. Вместе с ним в Воронцовском дворце разместились его дочь Сара и другие члены английской делегации.

Советская делегация заняла Юсуповский дворец. Он был наиболее скромным, как по размерам, так и архитектуре, что в полной мере соответствовало русскому гостеприимству.

4 февраля перед началом конференции И. В. Сталин нанес визит в 15 часов У. Черчиллю в Воронцовском дворце, а в 16 часов Ф. Рузвельту в Ливадийском дворце. Высокие гости были довольны своими апартаментами и готовились к переговорам. Вечером 4 февраля состоялось первое официальное заседание. За круглым столом расположилась большая тройка: Сталин, Рузвельт и Черчилль. В составе советской делегации были военные — адмирал Н. Г. Кузнецов, генерал-полковник А. И. Антонов, маршал авиации С. А. Худяков и дипломаты — А. Я. Вышинский, А. А. Громыко, Ф. М. Гусев, И. М. Майский, а также переводчик В. Н. Павлов. От США кроме президента присутствовали государственный секретарь Стетиниус, адмирал флота Леги — личный друг президента и начальник его штаба, генерал Маршалл и адмирал флота Кинг. Среди политических советников президента был уже упоминавшийся нами Г. Гопкинс. Из англичан, помимо У. Черчилля, были Идеи, Кадоган, фельдмаршал Брук, адмирал флота Канингхэм и другие.

Первое заседание было посвящено в основном военным вопросам. Наших союзников очень волновал порт Данциг, основной центр строительства подводных лодок. Немецкие субмарины наносили ощутимый урон английскому флоту. Сталин

заметил, что Данциг пока не находится под огнем советской артиллерии, но есть надежда, что скоро он будет взят. В этот день участники конференции еще не знали, что советская подводная лодка «С-13» под командованием А. И. Маринеско потопила огромный немецкий лайнер «Вильгельм Густлов», а чуть позже — транспорт «Генерал Штойбен». На обоих судах оказались отступающие из Данцига немецкие войска и в их числе подводники из учебного отряда подводного плавания.

Центральное место среди обсуждавшихся политических вопросов занимал вопрос о будущем Германии. Все три делегации были единодушны по многим аспектам данной проблемы. В принятом коммюнике было записано: «Нашей непреклонной целью является уничтожение германского милитаризма и нацизма и создание гарантии в том, что Германия никогда больше не будет в состоянии нарушать мир всего мира. Мы полны решимости разоружить и распустить все германские вооруженные силы… В наши цели не входит уничтожение германского народа. Только тогда, когда нацизм и милитаризм будут искоренены, будет надежда на достойное существование для германского народа и место для него в сообществе наций».

Крымская конференция наметила формы управления Германией. Они сводились к разделению территории страны, а также Берлина на четыре зоны оккупации — советскую, английскую, американскую и французскую. Разногласия у союзников выявились только в вопросе о репарациях.

В числе важных вопросов, обсуждавшихся на Крымской конференции, следует назвать разработку основ деятельности будущей Организации Объединенных Наций, принятие Декларации об освобожденной Европе, дискуссии вокруг Польши и Югославии.

Но не только европейские дела интересовали участников конференции. Соединенные Штаты продолжали воевать с Японией, и до победы здесь было еще далеко, поэтому американское руководство очень занимал вопрос о вступлении Советского Союза в войну с Японией.

Советская делегация внесла свои предложения насчет политических условий участия в войне. 14 февраля И. Сталин, Ф. Рузвельт и У. Черчилль подписали соглашение по Дальнему Востоку. В этом важном документе говорилось, «что через два-три месяца после капитуляции Германии и окончания войны в Европе Советский Союз вступит в войну против Японии на стороне союзников». Соглашение состояло из трех пунктов:

«1. Сохранение status quo Внешней Монголии (Монгольской Народной Республики).

2. Восстановление принадлежавших России прав, нарушенных вероломным нападением Японии в 1904 году, а именно:

а) возвращение Советскому Союзу южной части острова Сахалин и всех прилегающих к нему островов;

б) интернационализация торгового порта Дайрена с обеспечением преимущественных интересов Советского Союза в этом порту и восстановления аренды на Порт-Артур как военно-морскую базу СССР;

в) совместная эксплуатация Китайско-Восточной железной дороги и Южно-Маньчжурской железной дороги, дающей выход на Дайрен, на началах организации смешанного Советско-китайского общества с обеспечением преимущественных интересов Советского Союза, при этом имеется в виду, что Китай сохраняет в Маньчжурии полный суверенитет.

3. Передача Советскому Союзу Курильских островов».

Адмирала Н. Г. Кузнецова, прекрасно знавшего дальневосточный морской театр, особо интересовала Курильская гряда, так как именно в этом районе предполагалось проводить морские операции в случае вступления Советского Союза в войну с Японией. Советский флотоводец дипломатически выяснил вероятность участия американского флота в предстоящих боевых действиях. Американский адмирал Кинг заявил, «что для осуществления этой, а также других запланированных операций средств нет». Советский и американский адмиралы обсудили вопрос о передаче Советскому Союзу по ленд-лизу 250 кораблей — фрегатов, тральщиков, охотников за подводными лодками, торпедных катеров и десантных судов. Прибыть корабли должны были в бухту Коулд-бей на одном из Алеутских островов. Позднее наши моряки окрестили эту бухту «забытым Богом местом».

Забегая вперед, отмечу, что к началу войны СССР с Японией во Владивосток прибыло лишь десять фрегатов и некоторое количество мелких боевых кораблей. Неудивительно, что они сыграли в ходе войны на Дальнем Востоке более чем скромную роль, а затем, в начале 50-х годов, как и другие корабли, полученные по ленд-лизу, были возвращены союзникам. Н. Г. Кузнецов, командуя Тихоокеанским флотом в 1949–1951 годах, немало миль исходил на этих кораблях, которые напоминали ему о совместных боевых действиях союзников…

На Крымской конференции было немало неформальных встреч, обедов и прогулок. Многим участникам запомнился первый вечер, когда президент США Рузвельт дал в Ливадийском дворце большой обед. Хозяйкой на нем была прибывшая в Ялту дочь американского посла в Советском Союзе Кэтлин Гарриман.

Обед был приготовлен поварами-филиппинцами, которых Рузвельт специально привез с собой из Америки. Видимо, американскому президенту хорошо запомнился превосходный обед, устроенный Сталиным на Тегеранской конференции, и он не хотел ударить в грязь лицом. Кстати, с этим тегеранским обедом связан один любопытный эпизод. Поскольку он имеет отношение к Архангельскому Северу, расскажу о нем подробнее. Во время совместного завтрака Рузвельту понравилась лососина. Сталин распорядился привезти с Архангельского Севера самый крупный экземпляр деликатесной рыбы — семги. 29 ноября 1943 года во время обеда четыре рослых бойца в военной форме внесли царь-рыбу двухметровой длины. Эту чудо-семгу глава советского правительства подарил Рузвельту. Архангельский «рыбный подарок» глубоко взволновал американского президента и надолго остался в его памяти. Личный переводчик И. В. Сталина В. М. Бережков в главе своих воспоминаний «Лосось для президента» описал в деталях эту историю. Несколько публикаций на эту тему появилось и в архангельских газетах.

11 февраля Крымская конференция закончила свою работу. На следующий день Рузвельт выехал на машине в Севастополь, намереваясь провести ночь на своем корабле связи «Кэтоктин», а затем отправиться на родину.

Черчилль улетел позднее. Он задержался в Севастополе, осмотрел сохранившееся со времен осады города в XIX веке английское кладбище, где был похоронен его знаменитый родственник Мальборо — Джон Черчилль. «Мы посетили его могилу утром, — писал после войны в своих мемуарах Черчилль, — и были очень поражены заботливостью и вниманием, с которыми за ней ухаживали русские».

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов отвечал за пребывание гостей в Севастополе и их отлет с морского аэродрома. Поэтому, когда последний иностранный самолет и корабль покинули Крым, адмирал облегченно вздохнул. Подобного рода дипломатические обязанности на первый взгляд, казалось бы, не очень сложные, тем не менее доставляли немало хлопот советскому флотоводцу.

В своих воспоминаниях Н. Г. Кузнецов оставил лаконичные и точные характеристики союзных адмиралов, с которыми шли дипломатические переговоры на Ялтинской конференции. Об английском адмирале Эндрю Каннингхэме он написал так: «Передо мной предстал человек уже в годах, среднего роста, с воспаленными усталыми глазами. Каннингхэм был самым заслуженным моряком английского флота. Твердый принцип последовательного прохождения службы и выслуги лет по-прежнему играл первостепенное значение в Англии при

выдвижении на тот или иной пост. Именно такой путь и прошел Каннингхэм». Добавим, что талантливый флотоводец сэр Э. Каннингхэм был убежденным «нельсоновцем», его дерзкие операции во многом способствовали победам британского флота на Средиземном море.

А вот характеристика, данная Кузнецовым американскому адмиралу: «Кинг с первого же взгляда произвел впечатление старого морского волка: подтянутый, высокий, с обветренным красным лицом. Адмирал флота Кинг был узким специалистом — моряком, но, как теперь известно, умел, когда нужно, настойчиво проводить свою линию в ходе самых крупных операций на Тихом океане. Именно ему американские историки приписывают правильное решение о наступлении на Японию со стороны Тихого океана в противовес настоятельным предложениям Маккартура продвигаться на Токио вдоль береговой линии…»

В справочном издании «Кто есть кто во Второй мировой войне» Эрнст Кинг был назван «архитектором победы на Тихом океане».

Сохранились воспоминания о Крымской конференции Адмирала Флота Советского Союза В. А. Касатонова: «Мне довелось присутствовать в феврале 1945 года на Ялтинской конференции в группе Народного комиссара ВМФ и лично наблюдать напряженную и умелую работу Николая Герасимовича, в ходе которой он твердо, настойчиво и авторитетно проводил в жизнь указания Ставки Верховного Главнокомандования. Вспоминаю, с каким уважением относились 1С нему члены делегаций союзных государств».

После Крымской конференции военные события стали разворачиваться быстрее, чем ожидалось. Советские войска уже двигались к Берлину, окружая со всех сторон столицу рейха. Боясь опоздать даже к «шапочному разбору», в этом же направлении энергично двигались и наши союзники.

8 мая была подписана безоговорочная капитуляция фашистской Германии и Указом Президиума Верховного Совета день 9 мая был объявлен праздником Победы. Под салют в честь победы над Германией войска 1 — го Украинского фронта 9 мая освободили Прагу.

Правительство приняло решение провести в Москве военный Парад Победы. Моряки, как и все девять фронтов, готовили сводный полк, которым командовал герой Севастополя вице-адмирал В. Г. Фадеев. День 24 июня выдался дождливым, но настроение у всех было праздничное. Парадом командовал маршал К. К. Рокоссовский. Нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов, который был непременным участником всех парадов и

демонстраций, стоя всегда в центре на трибуне мавзолея, с особой гордостью вспоминает этот праздник: «Кульминационным, незабываемым моментом были те минуты, когда советские воины бросили поверженные вражеские знамена к подножию Мавзолея. Казалось, вот теперь навсегда покончено с фашизмом. О настроении, царившем в этот день по всей Москве, да и стране, нет нужды говорить…»

После Парада Победы в Георгиевском зале Кремля состоялся праздничный прием. Адмирал Н. Г. Кузнецов был приглашен на этот вечер с супругой. Сохранились воспоминания об этом памятном дне Веры Николаевны: «К Николаю Герасимовичу подходили маршалы и генералы, поздравляли друг друга, благодарили за помощь. Помню, как всплакнул Еременко: „Спасибо, что моряки перевозили наши войска“, слова Рокоссовского: „Всегда был рад, когда в моей армии воевала хотя бы рота бесстрашных моряков“, слезы на глазах Чуйкова, вспоминавшего моряков под Москвой, дом Павлова в Сталинграде (тогда я узнала, что, оказывается, Павлов был моряком) и что благодаря морякам 62-я армия не погибла. Подходили и другие, говорили о Ленинграде, Севастополе, Одессе, Новороссийске… Сталин поднялся и произнес тост: „Выпьем за тех, кто нам очень нужен во время войны, но о ком потом быстро забывают“. Я и теперь примериваю эти слова к Николаю Герасимовичу, кажется, что понимаю их смысл. От приема осталась память — „платок Победы“. На нем изображены государственные флаги всех стран — победительниц во Второй мировой войне. Непередаваемые чувства восторга охватили нас, собравшихся вечером, чтобы увидеть салют Победы на балконе Дома правительства, выходившем в сторону Кремля. Салютовали тысячи орудий, и под их гром Марк Рейзен пел песню „Артиллеристы“… Это было грандиозно!»

Но война оставила и незаживаемые раны: гибель друзей и родственников, страдания миллионов соотечественников, все 1418 дней и ночей Великой Отечественной. Николай Герасимович сутками пропадал на службе и в боевых командировках. Разлук было много. «Как бы он ни был занят, обязательно вспомнит о нас, — вспоминает Вера Николаевна, — заскочит на минутку, позвонит по телефону, пришлет записку на служебном бланке, написанную цветным карандашом».

С начала войны Вера Николаевна вместе с детьми — первенцем Николаем и сыном от первого брака Николая Герасимовича, Виктором, который с начала войны стал жить с семьей отца, переехала в Куйбышев. В 1943 году они вернулись в Москву. В 1945 году родился второй сын Веры Николаевны и

Николая Герасимовича — Владимир. Сам Николай Герасимович так оценил свои семейные отношения: «Моя семья — мой самый надежный тыл!» И жена, и сыновья помогали выдержать «архангельскому» флотоводцу все испытания невиданной по жестокости войны…

13 апреля 1945 года скончался президент США Франклин Рузвельт. В тот же день глава советского правительства И. В. Сталин направил новому президенту Гарри Трумэну телеграмму с соболезнованиями.

Трумэн уже с первых дней своего президентства решил дать бой Советскому Союзу по польскому вопросу. Во время встречи его с В. М. Молотовым он высказал сожаление по поводу отсутствия прогресса в этом вопросе и, прибегнув к резкому тону, попытался оказать давление на советского министра иностранных дел. Вызывающим актом стало подписание президентом США приказа от 8 мая 1945 года о резком сокращении поставок в СССР по ленд-лизу. Сделано это было без предварительных консультаций с Москвой. Заметное ухудшение американо-советских отношений после прихода в Белый дом президента Трумэна вызвало серьезное беспокойство не только в широких кругах американской общественности, но даже у членов правительства США. В этих условиях Г. Трумэн предпринимает обходный маневр: в СССР направляется Г. Гопкинс. Его пребывание в Москве с 25 мая по 6 июня подробно описано в его биографии. Отметим только, что американский дипломат сделал все возможное, чтобы сгладить наметившиеся противоречия между США и Советским Союзом и возобновить дружеские отношения между державами.

Спустя более полугода, 29 января 1946-го, Гарри Гопкинс скончался в госпитале. В политическом завещании, сделанном незадолго до своей кончины, он, в частности, писал: «Мы знаем, что мы и Россия являемся двумя наиболее существенными нациями в мире как по людским, так и по сырьевым ресурсам… Мы смогли бороться бок о бок с русскими в величайшей войне в истории… Мы знаем, что с русскими легко иметь дело. Русские, несомненно, любят американский народ…»

А вот какую оценку деятельности специального представителя президента США дал известный советский дипломат И. М. Майский: «В памяти моей Гарри Гопкинс остался одним из самых передовых людей среди руководящих деятелей буржуазного мира эпохи Второй мировой войны».

После этих событий началась энергичная подготовка к предстоящей Потсдамской (Берлинской) конференции.

Н. Г. Кузнецов, вошедший в состав советской делегации, вылетел самолетом в Берлин. До открытия конференции оставалось три дня, и нарком ВМФ, организовав подготовительную работу с В. В. Григорьевым, командующим Днепровской флотилией, корабли которой дошли до Берлина, решил проехать по памятным местам немецкой столицы. Победители увидели поверженный Рейхстаг, на котором развевалось алое Знамя Победы, Бранденбургские ворота, здание рейхсканцелярии…

Н. Г. Кузнецова и сопровождавших его офицеров разместили неподалеку от Потсдама в особняке, который принадлежал богачу Адлону, владельцу фешенебельных отелей во многих европейских столицах.

17 июля во дворце Бабельсберга началось первое заседание Потсдамской конференции. Делегации Советского Союза и Великобритании были почти в том же составе, что и на Крымской конференции. Но из-за того, что через неделю должны были состояться выборы в английский парламент, вместе с У. Черчиллем прилетел и лидер лейбористов К. Эттли, вскоре ставший премьер-министром Великобритании. В состав делегации от военных моряков входил адмирал флота сэр Эндрю Каннингхэм, первый морской лорд. Американскую делегацию возглавлял Г. Трумэн, которого сопровождал новый госсекретарь Д. Бирнс. Военными советниками у американцев были знакомые Н. Г. Кузнецову адмиралы — Вильям Д. Леги, начальник штаба Военно-морского флота США при президенте, и Эрнст Д. Кинг, главнокомандующий флотом США.

Сталин внес предложение поручить председательствовать на первом пленарном заседании президенту Трумэну. Черчилль не возражал, и Трумэн взял в свои руки бразды правления. В эти минуты еще никто не знал, что именно в день открытия конференции, призванной обеспечить длительный мир, в США будет взорвана первая атомная бомба и появится оружие, которое будет угрожать человечеству неисчислимыми жертвами в случае новой войны.

На одном из первых пленарных заседаний возник вопрос о том, как поступить с трофейным немецким военным флотом. Черчилль поначалу болезненно отреагировал на предложение разделить флот на три равные части. Он считал, что англичане больше всех пострадали от немцев на море, особенно от подводных лодок, поэтому Англия претендовала на львиную долю германского флота. Большое количество трофейных кораблей оказалось к концу войны в портах Англии или на оккупированных ею военно-морских базах Германии, Дании и

Норвегии. Чтобы не накалять страсти, по предложению советской делегации вопрос был перенесен на заключительные заседания.

Черчилль уезжал на выборы, и Сталин считал, что на них победят лейбористы, а состав английской делегации изменится. Так в действительности и произошло.

Адмирал Н. Г. Кузнецов проявил незаурядные дипломатические способности при решении столь болезненного вопроса, как судьба германского флота. Он умело провел переговоры с американским адмиралом Э. Кингом и добился согласия американской стороны поддержать предложение СССР о разделе флота поверженного противника на три части.

31 июля состоялось совещание старших военно-морских начальников, входивших в состав делегаций, — Н. Г. Кузнецова, Э. Кинга и Э. Каннингхэма. На этой встрече присутствовали также дипломатические советники и флотские специалисты. По предложению Э. Кинга председателем совещания был избран адмирал Н. Г. Кузнецов, который после долгих дебатов предложил разделить все немецкие корабли на примерно равные группы, а затем, чтобы не было обидно, тянуть жребий. Все согласились.

Против раздела флота на три части с удивительным упорством выступал британский дипломат Робертсон. Год спустя на приеме в Москве он подошел к наркому ВМФ Н. Г. Кузнецову и предложил тост «за умелое ведение совещания».

Остальное было, как говорится, делом техники. Была создана комиссия из специалистов морского дела, в которую с советской стороны вошел адмирал Г. И. Левченко, с английской — известный в России вице-адмирал Дж. Майлс, а с американской — контр-адмирал В. Пэрри. Советскую сторону представляли также члены военной миссии в Англии: контр-адмирал-инженер А. Е. Брыкин, капитан-инженер 1-го ранга П. П. Шишаев, капитан-инженер 2-го ранга С. Г. Зиновьев, капитан 3-го ранга Л. В. Бондарюк. Кроме того, в состав комиссии вошли капитан I — го ранга А. Е. Орел и капитан-инженер 2-го ранга А. В. Егоров, специально прибывшие в Англию. В январе 1946 года было подписано англо-советско-американское коммюнике. В результате СССР получил 155 боевых кораблей, США — 149, Англия — 148. В числе немецких кораблей, переданных Советскому Союзу, были крейсер «Нюрнберг», четыре эсминца, шесть миноносцев. Вспомогательные суда распределились следующим образом: СССР получил 501, США — 441, Англия — 397. Помимо этого Советский Союз получил 39 плавдоков и девять понтонов. Приемка и доставка трофейных кораблей, судов и плавдоков закончились летом 1946 года.

Конечно, немецкие корабли не имели большого боевого значения. И все же они оказали существенную помощь в подготовке личного состава и значительно пополнили наши тыловые службы вспомогательными судами. Крейсер «Нюрнберг», получивший название «Адмирал Макаров», до 1957 года находился в боевом составе флота, после чего он стал учебным крейсером. В том же году его списали.

До середины 50-х годов в строю находились эсминцы, миноносцы и подводные лодки. Немецкая субмарина «U-1064» в качестве учебной действовала до 1974 года. Нельзя не упомянуть о двух учебных судах. Это великолепные четырехмачтовые барки, получившие имена «Крузенштерн» и «Седов». На их счету — участие во многих экспедициях, регатах, широкое международное признание. До сегодняшнего дня эти красавцы вызывают восхищение всех, кому довелось их видеть.

Со временем и наша отечественная промышленность начала выпуск боевых и учебных кораблей всех классов.

Глава 13
«И на Тихом океане…»

Войну с милитаристской Японией невозможно рассматривать в отрыве от борьбы с фашистской Германией. Япония еще до начала Второй мировой войны связала себя договором с рейхом и разрабатывала планы нападения на Советский Союз.

Только провал «молниеносного» наступления немцев на Восточном фронте осенью 1941 года вынудил японцев воздержаться от выступления против СССР в первые месяцы войны. Однако благодаря своей позиции Япония косвенно помогала фашистской Германии в самое трудное для нас время. Советское государство постоянно держало на Дальнем Востоке большое количество войск и было готово вести войну на два фронта.

В декабре 1941 года японцы обстреляли советские торговые суда, находившиеся на ремонте в Сянгане (Гонконге), потопили советские пароходы «Перекоп» и «Майкоп». Японские власти чинили помехи Дальневосточному пароходству, систематически задерживали и топили торговые суда. В течение 1941–1944 годов японские вооруженные силы задержали около 180 советских торговых судов. Япония использовала свой дипломатический и консульский аппарат в СССР для шпионажа в пользу фашистской Германии.

К августу 1945 года японский флот, уже сильно ослабленный американцами, все же имел в своем составе до 500 боевых кораблей. Особенно мощной была Квантунская армия, насчитывавшая 1,2 миллиона солдат, около 1,2 тысячи различных танков, более 5 тысяч орудий и до 1,8 тысячи самолетов. На границе с Советским Союзом японское командование создало 17 укрепленных районов глубиной до 30 километров. Гористая местность затрудняла ведение здесь военных действий.

К. началу войны с Японией на трех фронтах — Забайкальском, 1 — м и 2-м Дальневосточных — было сосредоточено более 1,5 миллиона человек, 26 тысяч орудий и минометов, более 5 тысяч танков, около 3,8 тысячи боевых самолетов. Вместе с сухопутными войсками предполагалось участие в военных действиях Тихоокеанского флота и Амурской флотилии. 1-м Дальневосточным фронтом командовал Маршал Советского Союза К. А. Мерецков, 2-м — генерал армии М. А. Пуркаев, Забайкальским — Маршал Советского Союза Р. Я. Малиновский. Тихоокеанский флот возглавлял адмирал

И. С. Юмашев, а Амурской флотилией командовал контрадмирал Н. В. Антонов.

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов усилил Тихоокеанский флот руководящими кадрами, имевшими за плечами опыт войны с Германией. Так, вице-адмирал А. С. Фролов стал начальником штаба флота, вице-адмирал В. А. Андреев — командующим Северной Тихоокеанской флотилией, генерал-лейтенант С. И. Кабанов возглавил береговую оборону флота. На восток прибыло много моряков — от рядовых до командиров, имевших практические навыки ведения боевых действий.

Общее командование советскими войсками осуществлял Маршал Советского Союза А. М. Василевский, назначенный главнокомандующим Дальневосточным направлением. Адмиралу Н. Г. Кузнецову была поручена координация действий с Тихоокеанским флотом и Амурской военной флотилией.

Тихоокеанский флот к тому времени имел в своем составе два крейсера, лидер эсминцев, 12 эсминцев и миноносцев, 78 подводных лодок, 19 сторожевых кораблей, 10 минных заградителей, 52 тральщика, 49 катеров-охотников, 204 торпедных катера, десантные суда и другие корабли. Военно-воздушные силы Тихоокеанского флота насчитывали более 1,5 тысячи самолетов. И все же по численности флот уступал японскому, особенно по крупным надводным кораблям.

К 1945 году судостроительный завод № 402 в Молотовске, близ Архангельска, успешно освоил выпуск чрезвычайно сложного производства — артиллерийских башен для боевых кораблей. Артиллерийскими башнями были вооружены мощные мониторы Амурской флотилии накануне боев с Японией.

На рассвете 8 августа 1945 года флот был переведен на оперативную готовность № 1. Торговые суда укрылись в заранее установленных пунктах, а на морских коммуникациях была введена система конвоев. К старым минным заграждениям, поставленным еще в 1941 году, добавили новые. Только на подходах к основным пунктам базирования Тихоокеанского флота было выставлено 1788 мин.

8 августа 1945 года советское правительство объявило войну Японии, а утром следующего дня начались боевые действия. Стратегический план Ставки Верховного главнокомандования заключался в стремительном и решительном наступлении одновременно на трех направлениях: из Приморья, из района Хабаровска и со стороны Забайкалья, с тем чтобы расчленить и уничтожить Квантунскую армию. Первоочередными задачами, возложенными на Тихоокеанский флот, были высадка десантов на Корейском полуострове, оказание помощи 1-му

Дальневосточному фронту и подготовка к последующим десантным операциям на Южном Сахалине и Курильских островах. Красная армия начала стремительное наступление. Бойцы преодолевали труднопроходимую местность с высокими хребтами. На пять тысяч километров протянулся фронт, на котором начались ожесточенные сражения. Это наступление произвело огромное впечатление на японское правительство. 9 августа премьер-министр Японии Судзуки сделал официальное заявление, которое подтверждает значение участия Советского Союза в войне с Японией. «Вступление сегодня утром в войну Советского Союза, — сказал он, — ставит нас окончательно в безвыходное положение и делает невозможным дальнейшее продолжение войны». О большой роли СССР в победе над Японией говорили и наши союзники. Один из американских высших военных руководителей, генерал Клейр Ли Ченнолт, дал интервью газете «Нью-Йорк тайме»: «Вступление России в войну с Японией явилось тем решающим фактором, который привел к окончанию военных действий. Если бы атомная бомба и не была сброшена, результат был бы тот же… Благодаря быстрому продвижению советских войск Япония была окончательно сокрушена и победа достигнута».

Я привел столь пространные заявления американского и японского деятелей только для того, чтобы снять несостоятельные упреки в адрес Франклина Рузвельта со стороны определенных кругов, обвинявших президента в том, что он якобы без особой на то необходимости обратился к Советскому Союзу за помощью в войне на Дальнем Востоке.

Абсолютно бесплодны попытки преуменьшить роль Советского Союза, исказить реальную ситуацию, сложившуюся на дальневосточном театре военных действий. Будем объективны. Бесспорно, значительную тяжесть борьбы на Дальнем Востоке вынесли на себе флот и армия Соединенных Штатов Америки. В то же время исключительно важная роль в достижении победы принадлежит Советскому Союзу, разгромившему самую боеспособную миллионную Квантунскую армию.

Особого внимания заслуживает тот факт, что оперативная подготовка флота активизировалась в сторону десантных действий.

Ближайшими портами, через которые могли поступать грузы и войска для Квантунской армии, а в случае необходимости японцы имели возможность провести эвакуацию живой силы и техники, были Юкки, Расин и Сейсин.

К высадке десантов в этих портах и был подготовлен Тихоокеанский флот. По сведениям нашей разведки, эти базы

охраняли сильная береговая артиллерия, немногочисленные гарнизоны и до 40 боевых кораблей. Наиболее укрепленным считался порт Сейсин, где находился гарнизон до четырех тысяч человек и была организована сильная береговая оборона.

Первые советские атаки с воздуха и с моря были смелыми и удачными. Уже к 11 августа создалась благоприятная обстановка для высадки десантов в портах Юкки и Расин, что и было сделано в течение двух дней, несмотря на штормовую погоду. В боях за порт и город Расин противник потерял 277 человек убитыми и 292 пленными. Из наших десантников погибли семь человек, получили ранения — 37. Захват портов Юкки и Расин позволил начать уже подготовленную операцию по захвату самого укрепленного порта — Сейсин.

Для того чтобы занять эту военно-морскую базу, потребовались более крупные силы. В состав десанта вошли 355-й отдельный батальон морской пехоты, 13-я бригада морской пехоты и 335-я стрелковая дивизия. Отряд кораблей состоял из минного заградителя «Аргунь», эсминца «Войков», шести фрегатов, двух сторожевых кораблей, семи тральщиков, шести сторожевых катеров, 18 торпедных катеров, 12 десантных судов и семи транспортов. Авиагруппа прикрытия и поддержки десанта насчитывала 261 самолет. Как и предполагалось, бои за Сейсин оказались чрезвычайно тяжелыми. Японцы не сдавались и бросали в бой все новые и новые подкрепления. Достаточно сказать, что первому эшелону, состоявшему из 335-го батальона морской пехоты, в течение только одной ночи (на 15 августа) пришлось отбить четырнадцать атак врага.

В боях за Сейсин отличился флагманский артиллерист сторожевых кораблей капитан 3-го ранга Г. В. Терновский. Когда наши десантники оказались в тяжелом положении, он сформировал отряд из двадцати пяти моряков и высадился с ними на берег. Н. Г. Кузнецов хорошо знал Г. В. Терновского еще по Новороссийску. Там он прославился тем, что поставил «катюши» на торпедные катера. Реактивные установки на море оказались грозным оружием. С легкой руки Терновского в конце войны «катюши» появились на многих кораблях. За свой подвиг в Сейсине Г. В. Терновский был удостоен звания Героя Советского Союза.

Несмотря на фанатически упорное сопротивление противника, 16 августа военно-морская база Сейсин была занята десантными частями флота. Генерал-лейтенант С. И. Кабанов, назначенный командующим Южным морским оборонительным районом, получил возможность организовать оборону оставленных японцами портов и базировать там наши корабли.

Вскоре тихоокеанцы с боями захватили еще два опорных пункта — порт Этэтин (Одецин) и военно-морскую базу — крепость Гензан (Вонсан). Командовал высадкой десантов капитан 1-го ранга А. Ф. Студеничников.

В Порт-Артуре (Люйшунь) и Дайрене (Люйда) были высажены авиадесанты, сформированные из экипажей кораблей и береговых частей Тихоокеанского флота. Подготовку и высадку их возглавлял заместитель командующего ВВС Тихоокеанского флота генерал-лейтенант авиации северянин Е. Н. Преображенский.

В середине августа главнокомандующий советскими войсками на Дальнем Востоке А. М. Василевский вылетел из Читы в Приморье. Маршал хотел лично проследить за действиями 1-го Дальневосточного фронта. Вместе с главнокомандующим отправился к местам боев и нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов. В Уссурийске командующий фронтом маршал К. А. Мерецков с похвалой отозвался о действиях моряков-тихоокеанцев. На другой день адмирал Н. Г. Кузнецов вылетел во Владивосток. На флагманском командном пункте Тихоокеанского флота нарком в деталях ознакомился с планом предстоящего крупного десанта на Гензан.

Северная Тихоокеанская флотилия в это время уже приступила к борьбе за острова Курильской гряды и южную часть Сахалина. Вице-адмирал В. А. Андреев, возглавлявший флотилию, имел за плечами большой боевой опыт, участвовал в обороне Одессы и Севастополя, в феодосийском десанте. При освобождении Южного Сахалина наиболее трудной стала десантная операция в порту Отомари. Японцы здесь сопротивлялись особенно упорно, но в конце концов вынуждены были сложить оружие.

15 августа маршал А. М. Василевский приказал командующему Тихоокеанским флотом адмиралу И. С. Юмашеву и командующему 2-м Дальневосточным фронтом генералу армии М. А. Пуркаеву провести операцию по освобождению островов северной части Курильской гряды. Общее руководство операцией осуществлял военный совет флота, а непосредственное ее проведение было возложено на командующего войсками Камчатского оборонительного района генерал-майора А. Р. Гнечко и командира Петропавловской военно-морской базы капитана 1-го ранга архангелогородца-соломбальца Д. Г. Пономарева.

Японцы на Курильских островах создали сильную противодесантную оборону с развитой системой дотов, дзотов и противотанковых рвов. Общая численность войск противника

превышала 80 тысяч солдат. Курильские острова располагали девятью аэродромами, из них шесть было оборудовано на островах Шумшу и Парамушир. Эти острова были укреплены особенно тщательно, достаточно сказать, что их гарнизон составлял до 23 тысяч солдат и офицеров, имел около 100 орудий и минометов, до 60 танков.

17 августа 1945 года десантные суда в сопровождении боевых кораблей вышли из Петропавловска Камчатского и взяли курс на северный остров Курильской гряды — Сюмусю (Шумшу), самый близкий к Камчатке. Замысел операции состоял в том, чтобы внезапной высадкой морского десанта в северо-восточной части острова Сюмусю нанести главный удар в направлении военно-морской базы Катаока, овладеть островом и, используя его как плацдарм, в последующем занять острова Парамушир и Онекотан. В море стоял густой туман, что позволяло десанту подойти незаметно. Моряки прыгали в холодную воду и плыли к берегу, который встречал их яростным ружейно-пулеметным огнем. Вскоре ударила и артиллерия японцев. Тем временем часть советских кораблей вышла во второй пролив и во взаимодействии с летчиками 128-й авиационной дивизии обрушила всю мощь артиллерийского и бомбового удара по долговременным укреплениям врага. К 22 августа упорное сопротивление японцев было сломлено. Освобождение острова Сюмусю явилось решающим событием в ходе всей Курильской операции. В ходе десантной операции только в плен было захвачено свыше 12 тысяч солдат и офицеров противника, уничтожено 17 танков.

За умелое и мужественное руководство боевыми кораблями в ходе десантной операции капитану 1 — го ранга архангелогородцу Дмитрию Григорьевичу Пономареву было присвоено звание Героя Советского Союза.

Советские воины при освобождении острова Сюмусю проявили массовый героизм. Бессмертный подвиг А. Матросова повторили старшина 1-й статьи Н. А. Вилков и краснофлотец П. И. Ильичев.

Когда морские десантники очищали от противника последний остров Курильской гряды — Кунашир, адмиралу Н. Г. Кузнецову позвонил И. В. Сталин и, выслушав доклад об обстановке на море, спросил: «Вы все еще воюете?» И шутя предупредил: «Не вздумайте высаживаться на Хоккайдо». Освобождение всех островов Курильской гряды закончилось к 1 сентября 1945 года.

Перед возвращением в Москву нарком ВМФ посетил Амурскую флотилию. Ее четыре бригады речных кораблей и две

бригады бронекатеров, состоявшие более чем из 200 вымпелов, активно участвовали в разгроме милитаристской Японии. Адмиралу Н. Г. Кузнецову особенно понравились мониторы флотилии. Небольшие, но исключительно удачно сконструированные корабли оказались способны наиболее тесно взаимодействовать с сухопутными войсками и на полноводных, и на мелких реках: заходить далеко в тыл врага, переправлять части, высаживать десанты, оказывать им огневую поддержку. Обычно экипажи флотилий комплектовались моряками, хотя служба на реках имела свою специфику. Ко времени боевых действий против Квантунской армии флотилия пополнилась современными бронекатерами и мониторами, а их экипажи и командиры накопили достаточный боевой опыт в сражениях на Волге, Днепре, Припяти, Дунае. Основные силы Амурской флотилии вели боевые действия на реке Сунгари. Оказав войскам помощь в занятии городов Цзямусы и Саньсин, флотилия двинулась на Харбин, который был взят 20 августа. Перед этим наступлением флотилия целую неделю обеспечивала форсирование Амура войсками 15-й и 2-й Краснознаменной армий. Боевые речные корабли высаживали десанты при захвате города Сахалина, переправляли сюда войска из Благовещенска.

Следует упомянуть еще об одной важной операции флотилии — захвата важной армейской и речной базы японцев Фуцзинь. 11 августа монитор «Ленин», взявший на борт 3-й батальон 364-го стрелкового полка, и бронекатера со штурмовой ротой морской пехоты начали движение вверх по реке Сунгари. Впереди кораблей следовал дозорно-разведывательный отряд. Пройдя километров пятнадцать-двадцать, монитор высадил на берег батальон, который начал двигаться параллельно реке прямо на Фуцзинь. Дозорно-разведывательный отряд ворвался на рейд Фуцзиня, где противник встретил его ожесточенным огнем. Корабли тем временем продолжали свой путь, ведя ответный огонь по обнаруженным огневым точкам. Уничтожив огневые позиции врага и прорвавшись к берегу, бронекатера высадили штурмовую роту, а вслед за этим с монитора «Сунь Ятсен» был высажен десант. С севера в город ворвалась 171-я танковая бригада, и общими усилиями Фуцзинь был взят.

Наряду с высадкой десантов Тихоокеанский флот наносил удары по морским коммуникациям противника подводными лодками и самолетами. Только в первые два дня военных действий авиация флота уничтожила и повредила свыше 30 судов японцев. Флот осуществлял успешно и защиту своих морских сообщений, за время боевых действий он обеспечил проводку 28 конвоев, насчитывающих 69 транспортов.

18 августа пришло сообщение о капитуляции Квантунской армии. Корабли флотилии прибыли в Харбин. Сунгарийская японская речная флотилия была захвачена и разоружена.

Вся военная кампания заняла 24 дня. Это объясняется не слабостью японских войск, а исключительно высоким наступательным духом советских бойцов и моряков, которые накопили большой боевой опыт в борьбе с фашистской Германией.

2 сентября 1945 года на линкоре «Миссури» японцы подписали акт о безоговорочной капитуляции. И, как отмечал в своих воспоминаниях адмирал Н. Г. Кузнецов, «если 9 мая мы считаем последним днем войны на западе, то 2 сентября является последним днем Второй мировой войны».

За боевые заслуги свыше 30 тысяч моряков, летчиков и морских пехотинцев Тихоокеанского флота были награждены орденами и медалями, сорока трем из них присвоили звание Героя Советского Союза, а В. Н. Леонов, воевавший на Северном флоте, был награжден второй медалью «Золотая Звезда». Девятнадцати кораблям, частям и подразделениям Тихоокеанского флота присвоили гвардейские звания, тринадцати — почетные наименования, шестнадцать были награждены орденами. Высокие награды получили также многие моряки, корабли и части Амурской военной флотилии.

14 сентября 1945 года звание Героя Советского Союза было присвоено адмиралу Н. Г. Кузнецову. В Указе Президиума Верховного Совета СССР говорилось, что нарком ВМФ награждается за «героический подвиг, проявленный при выполнении заданий Верховного Главнокомандования по руководству боевыми операциями флота, и достигнутые в результате этих операций успехи».

Опыт войны с Японией еще раз подтвердил подход адмирала Н. Г. Кузнецова, что для достижения успеха в совместных действиях сил флота или флотилии с войсками фронта требуется тщательное планирование операций с привлечением командиров и штабов взаимодействующих объединений, соединений и частей. Устойчивое взаимодействие между сухопутными войсками и силами флота достигалось глубоким пониманием общего замысла операции командирами и штабами всех степеней, твердым знанием своих задач и порядка их выполнения.

Победа над японским милитаризмом оказала мощное воздействие на развитие национально-освободительного движения народов Восточной и Юго-Восточной Азии.

17 августа 1945 года в Джакарте была провозглашена Индонезийская Республика. 2 сентября в Ханое Хо Ши Мин

огласил Декларацию независимости и объявил о создании Демократической Республики Вьетнам.

1 октября 1949 года была провозглашена Китайская Народная Республика.

Адмирал Н. Г. Кузнецов всем сердцем и душой полюбил Дальний Восток. Многое здесь напоминало ему о «малой Родине» — Архангельском Севере: те же лесные и морские просторы, здоровый климат, а главное — люди, которых не испугали тысячеметровые расстояния, отсутствие европейского комфорта, что с лихвой компенсировала щедрая природа. Не зря три века назад его земляки-поморы начали историческое движение на восток — «встречь солнца»… Мне кажется уместным процитировать здесь лирические строки о природе Дальнего Востока, написанные Н. Г. Кузнецовым: «Сентябрь — чудесное время на всем побережье Японского моря. Правда, на севере — на Камчатке или в Советской Гавани — уже чувствуется наступление холодов, но воздух удивительно чистый и сухой. А в районе Владивостока еще тепло, и только разноцветные листья кленов на сопках предвещают скорую перемену погоды и заставляют думать о „золотой“ осени, а затем и зиме».

Адмирал Н. Г. Кузнецов, расставаясь с Дальним Востоком, тогда не знал, что судьба еще раз надолго забросит его в эти края…

В последние дни войны с Японией наркома ВМФ вызвали к телефону. Верховный главнокомандующий И. В. Сталин поинтересовался, когда адмирал вылетает в Москву, и порекомендовал: «Не задерживайтесь. Надо решить вопрос о новой судостроительной программе». За годы Великой Отечественной войны Военно-морской флот понес значительный урон: около 50 процентов надводных кораблей и 56 подводных лодок, не считая торпедных катеров и других вспомогательных судов. Необходимо в кратчайшие сроки восполнить тяжелые потери.

В то же время наши надводные корабли — линкоры, крейсеры и эсминцы — к 1945 году уступали американским аналогам, введенным в строй в 1941–1945 годах, а также были чрезвычайно изношены. Износ боевых кораблей всех флотов определялся их интенсивным использованием в годы Великой Отечественной войны при отсутствии надлежащего ремонта. Начался новый этап в жизни «архангельского» флотоводца…

О достройке уже заложенных линкоров не могло быть и речи. В ходе войны заготовленные для линкора «Советский Союз» броня и другие элементы корпуса частично использовались в годы блокады Ленинграда, а достройка боевого корабля была признана

нецелесообразной.

Линкор «Советская Украина» на стапеле завода № 198 15 августа 1941 года был захвачен немцами, и его элементы частично использовались при строительстве в Николаеве германских малых кораблей. При отступлении немцы подорвали стапель, после чего достройка линкора «Советская Украина» стала невозможна.

Линкор «Советская Россия» на заводе № 402 в Молотовске после войны пытались достроить, но, забегая вперед, сообщим читателям, что 18 апреля 1947 года работы были прекращены, а недостроенный корпус пустили на металл.

По приказу наркома Н. Г. Кузнецова еще в январе 1945 года был создан ряд комиссий, задачей которых стала подготовка предложений по выбору необходимых типов боевых кораблей. Н. Г. Кузнецов мечтал осуществить свою давнюю мечту — построить для нашего флота авианосцы, которые прекрасно себя зарекомендовали в ходе Второй мировой войны. Комиссию по созданию советских авианосцев возглавил контр-адмирал В. Ф. Чернышев. Результатом деятельности этой комиссии стали «Соображения по выбору авианосца для ВМФ СССР». В первую очередь предполагались проектирование и постройка больших авианосцев для морских флотов океанского назначения — Северного и Тихоокеанского. Для Балтийского и Черноморского флотов рекомендовалась постройка малых авианосцев.

19 января 1945 года материалы комиссии были рассмотрены заместителем наркома ВМФ адмиралом флота И. С. Исаковым и заместителем начальника Главного морского штаба вице-адмиралом С. Г. Кучеровым. Председатель комиссии контр-адмирал В. Ф. Чернышев предлагал также переоборудовать в учебный авианосец одно из судов союзников типа «Liberty», а также купить или получить в аренду от США два авианосца для наших океанских флотов. Выводы комиссии сводились к тому, что советскому Военному флоту необходимы конвойные, легкие, эскадренные и тяжелые авианосцы. Однако время строительства авианосцев в СССР еще не наступило. Несмотря на то, что нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов неоднократно пытался доказать И. В. Сталину и его военному окружению, что «отсутствие у нас авианосцев — самое слабое место в составе флота…», комиссия ЦК ВКП(б), готовившая окончательную редакцию текста постановления по плану военного судостроения, авианосцы в него не включила. Немаловажную роль в этом решении сыграло мнение руководителей Наркомсудпрома, заявивших, что «мы пока не готовы строить такие принципиально новые корабли». В этом, вероятно, есть своя доля истины. Обескровленная в ходе

самой жестокой войны страна не готова была строить такие, абсолютно нового типа, боевые корабли и в таком большом количестве. Но это уже другая страница жизни нашего героя и его любимого Военно-морского флота.

Глава 14
Удары судьбы

Судьба Н. Г. Кузнецова с юности складывалась очень благоприятно: командир крейсера, военно-морской атташе, командующий Тихоокеанским флотом и, наконец, народный комиссар Военно-морского флота. Поднявшись на вершину иерархической лестницы ВМФ, первым дослужившись до высшего воинского звания — Адмирал Флота Советского Союза, Н. Г. Кузнецов отчетливо понимал, что это случилось в связи с волной перемещений, вызванных массовыми репрессиями против командного состава армии и флота. Убежденный сторонник последовательного продвижения по службе, «архангельский» адмирал, в силу объективных и субъективных причин, быстро перескакивал с одной должности на другую, и это, конечно, влекло за собой немало проблем. Ему не пришлось командовать соединениями кораблей, ощутить специфику штабной работы, служить в центральном аппарате ВМФ. Эти упущения Н. Г. Кузнецов компенсировал своей молодостью, неимоверной трудоспособностью, умением подбирать опытных заместителей. Нельзя сбрасывать со счетов и его личные качества: компетентность и глубокие знания морского дела, выдающиеся организаторские способности, государственное мышление, честность, прямоту, порядочность и человечность.

Но мало кому из выдающихся советских военачальников удалось пройти жизненный путь, не споткнувшись на тернистой служебной дороге.

На долю адмирала Н. Г. Кузнецова достались не только лавры, но и тяжелые удары судьбы. Достаточно обратить внимание на то, как часто и непредсказуемо менялись его воинские звания. В письме к другу Николай Герасимович подсчитал, что контр-адмиралом он был два раза, вице-адмиралом — три, адмиралом флота — два. Отметим, что Адмиралом Флота Советского Союза он тоже становился дважды. Последний раз — посмертно. Такую морскую биографию в мировой истории вряд ли сыщешь.

Укрепление боевой мощи флота и после окончания войны оставалось для Н. Г. Кузнецова первостепенной задачей. Уже в самолете, возвращаясь с Тихого океана, нарком ВМФ прикидывал, какие корабли необходимо строить для создания большого морского и океанского флота.

5 сентября 1945 года очередной 10-летний план военного

судостроения был вынесен на рассмотрение Политбюро ЦК ВКП(б). Состоялась дискуссия, в которой И. В. Сталин высказал свое мнение по строительству флота. Рассматривая ВМФ в качестве сильного аргумента во внешней политике, генералиссимус не ставил ему задачу заокеанской экспансии, а заботился лишь о «прочной обороне морских рубежей СССР». Но при этом вождь путал стратегию и тактику, которые диктовали противопоставить условному противнику равное оружие в оборонительных сражениях.

Когда Н. Г. Кузнецов докладывал на Политбюро ЦК ВКП(б) план строительства флота на послевоенный период, произошел неприятный инцидент: «Сталин внимательно слушает, вдруг Хрущев перебивает докладчика своей репликой раз, другой. Кузнецов не обращает на это внимания. Сталин постучал карандашом и одернул члена Политбюро: „Хрущев, вы мешаете слушать, продолжайте…“ И когда еще раз Хрущев перебил наркома ВМФ, то он, обратившись к Хрущеву, резко сказал: „Послушайте, Никита Сергеевич, вы мне мешаете докладывать, ведь вы ничего не понимаете в этом вопросе“». Дорого обошлись в дальнейшем эти слова «архангельскому» адмиралу Н. Г. Кузнецову…

В ходе обсуждения на Политбюро ЦК ВКП(б) послевоенного развития Военно-морского флота страны возникли ожесточенные споры вокруг авианосцев, на строительстве которых настаивал главком ВМС. Н. Г. Кузнецов, несомненно, понимал, что наша промышленность не имеет опыта проектирования и строительства авианосцев, а флот — кадров для их эксплуатации. Отсутствие этого опыта сказалось на оперативно-технических требованиях к проектированию боевых кораблей такого класса. Они оказались довольно расплывчатыми. В результате все это не лучшим образом повлияло на точку зрения И. В. Сталина относительно места авианосцев в перспективном составе Военно-морского флота. Верховный главнокомандующий исходил из того, что флот является решающим аргументом в глобальной внешней политике; в то же время он справедливо полагал, что в ближайшее десятилетие не может быть и речи о нашей океанской стратегии. «Воевать будем не у берегов Америки», — любил повторять Сталин, когда адмирал Н. Г. Кузнецов пытался доказать ему необходимость усиления средств противовоздушной обороны корабельных соединений.

Нарком судостроительной промышленности И. И. Носенко не без основания утверждал, что для выполнения программы проектирования и строительства авианосцев необходимо восстановление разрушенных во время войны предприятий, а

также ввод в строй новых судостроительных мощностей и создание новых конструкторских бюро.

Окончательную программу выработала комиссия под председательством Маршала Советского Союза Л. П. Берии, который в эти годы активно занимался подготовкой к испытаниям атомного оружия. Комиссия, в которой участвовали Н. Г. Кузнецов, Л. М. Галлер и И. С. Исаков, учитывая мнение И. В. Сталина, значительно сократила программу, изъяв из нее авианосцы, но оставив четыре тяжелых крейсера, 30 легких крейсеров, 188 эскадренных миноносцев, больше 300 подводных лодок и многочисленные малые корабли и катера.

И хотя опыт Второй мировой войны показал, что без авианосцев эскадры, состоящие из линкоров и крейсеров, погибнут раньше, чем успеют вступить в артиллерийский бой с главными силами противника, главнокомандующему пришлось отложить до лучших времен решение вопроса о строительстве авианосцев.

Единственное, чего добился адмирал Н. Г. Кузнецов, — включение в постоянную редакцию постановления Политбюро ЦК ВКП(б) и Совета министров СССР «О десятилетнем плане военного судостроения на 1946–1955 гг.» проектирования авианосцев.

В целом, оценивая десятый план кораблестроения с учетом послевоенной разрухи, возможности промышленности и реальной международной обстановки, можно констатировать, что он был далеко не идеальным и в дальнейшем подвергался зачастую справедливой критике. Недостатки военного судостроения отчетливо видел и сам нарком ВМФ. Но, как подчеркивал адмирал, он вынужден был согласиться на постройку определенного количества кораблей по предвоенным, доработанным частично с учетом боевого опыта проектам, чтобы не оказаться безоружным в первые послевоенные годы. Позднее опальный главком ВМС с горечью написал в своих воспоминаниях: «Ни формально, ни по существу меня нельзя обвинить в недостатках кораблей, которые построены в период 1947–1951 годов. Программа была принята без меня и против моих предложений. Строительство велось в мое отсутствие… Но я уверен, что если бы были приняты мои предложения, то к 1952–1953 годам мы имели бы авианосцы, подводные лодки, десантные корабли, крейсеры, сильные в зенитном отношении, имели бы современные эсминцы». В то же время надо учитывать, что строительство «большого океанского флота» сдерживала разработка новых видов оружия и прежде всего «атомного проекта». По этой же причине не была реализована идея главкома

ВМС Н. Г. Кузнецова провести программу развития флота как «Морской закон».

Летом 1946 года Н. Г. Кузнецов инспектировал Северный флот. На одной из военно-морских баз командир бодро доложил адмиралу Кузнецову, что на базе все благополучно. «А как живут семьи командиров?» — спросил Николай Герасимович. «Нормально, товарищ адмирал флота». — «Поедем к женам офицеров и их спросим», — лукаво посмотрел на командира «главный инспектор флота». В одной из квартир собрались женщины, дети, с которыми состоялась беседа. Выяснилось, что все давно живут на сухих овощах, дети редко видят масло, фрукты, сладости. «Вот жены сделали правдивый доклад. Запомните, что от благополучия в ваших семьях, от настроения ваших боевых подруг намного зависит боеспособность вашего соединения», — подвел итоги главком ВМС. Адмирал Н. Г. Кузнецов дал указание в отдаленных базах выдавать семьям моряков по два пайка из неприкосновенного запаса. Его заместитель по материально-техническому снабжению генерал С. И. Воробьев предупредил, что могут возникнуть неприятности. «Благополучие семей командиров, боеспособность флота для меня выше, чем мое благополучие». Действительно, вскоре многочисленные «доброжелатели» «архангельского» адмирала «просигнализировали» в вышестоящие организации. К счастью, все благополучно обошлось. Только заместитель председателя Совнаркома А. И. Микоян пожурил Николая Герасимовича и порекомендовал впредь согласовывать подобные вопросы с правительством. Этот любопытный эпизод из жизни адмирала Н. Г. Кузнецова описал его сослуживец капитан 1-го ранга Е. А. Черношек.

Со своей стороны отметим важное достоинство адмирала. Он был флотоводцем, который знал морскую жизнь и быт моряков. Он нередко бывал в столовых, кубриках и домах моряков. Умел найти общий язык с любой аудиторией и не показать свое превосходство. Известный подводник, Герой Советского Союза, вице-адмирал в отставке Г. И. Щедрин вспоминал: «Кузнецов не любил чванливых и заносчивых, сам всегда был доступен и открыт… Общаться с ним было легко, полезно и интересно».

Принципиально ставить вопросы о создании современного флота, новой военно-морской техники, боевой подготовке личного состава, улучшении их жизни и быта Николаю Герасимовичу позволяли полномочия депутата Верховного Совета СССР, которые ему дали избиратели в начале 1946 года. Кандидатом в депутаты от Севастопольского избирательного округа адмирала Н. Г. Кузнецова выдвинул личный состав

гвардейского крейсера «Красный Кавказ». Кандидатуру поддержали севастопольские судоремонтники, подводники, морские пехотинцы.

В это время по стране прокатилась новая волна послевоенных репрессий. Было принято постановление ЦК ВКП(б) о журналах «Звезда» и «Ленинград», готовилось «ленинградское дело». В первый послевоенный год было арестовано 945 военных руководителей и офицеров армии и флота. В июне 1946 года на заседании Высшего военного совета прославленный полководец, Маршал Советского Союза Г. К. Жуков был снят с поста главкома сухопутных войск. На этом заседании, которое вел И. В. Сталин, адмирал Н. Г. Кузнецов оказался единственным военачальником, не выступившим против «опального» маршала. Заметим, что за эту смелость позднее Г. К. Жуков высказал Н. Г. Кузнецову свою искреннюю признательность.

В самый разгар избирательной кампании наркому позвонил И. В. Сталин и предложил разделить Балтийский флот на два самостоятельных флота. Через два дня Н. Г. Кузнецов, ссылаясь на общее мнение членов Главного морского штаба, ответил вождю: «Балтийский морской театр по своим размерам невелик, поэтому целесообразно иметь одного оперативного начальника». Сталин промолчал… Николай Герасимович в ту минуту даже не мог подумать, что с этого момента и над его головой начнут сгущаться грозовые тучи.

Народный комиссар Военно-морского флота Н. Г. Кузнецов больше не устраивал вождя. Больше того, на одной из встреч И. В. Сталин сказал откровенно «архангельскому» адмиралу: «Почему, Кузнецов, ты все время ругаешься со мной? Ведь органы уже давно просят у меня разрешения тобою заняться». И. В. Сталин, в силу своего характера, никогда не терпел возражений или тех руководителей, которые перечили ему. В годы Великой Отечественной войны могли резко возражать Верховному главнокомандующему только три члена Ставки: Жуков, Вознесенский и Кузнецов. После войны наступили другие времена, и, как известно, все «непослушники» были убраны с политической сцены. И только один Н. Г. Кузнецов спустя несколько лет вновь возглавил ВМФ…

О том, как развивались дальнейшие события, Н. Г. Кузнецов рассказал в своей книге воспоминаний «Крутые повороты». Рукопись этих мемуаров, имеющих большую историческую ценность, была завершена адмиралом в сентябре 1973 года и завещана им жене Вере Николаевне.

«Крутые повороты» — своего рода исповедь. Н. Г. Кузнецов замечает, что старался быть беспристрастным в оценках людей и

событий. «Хотелось бы, — писал он, — чтобы по поводу написанного не только чесали языки за обедом… Мне кажется, в сказанном есть вещи, над которыми следует задуматься». Эта книга была опубликована только в 1995 году. В ней Николай Герасимович вспоминает о том, что последовало за его отказом разделить Балтийский флот: «А. И. Микоян — не знаю, по своей инициативе или по поручению Сталина, счел необходимым переговорить на эту тему с И. С. Исаковым. Тот, узнав позицию Сталина, счел более благоразумным согласиться с мнением Сталина, хотя это не укладывалось ни в какие рамки нормальной точки зрения адмирала, хорошо подготовленного в оперативном отношении. И. С. Исаков при его прекрасных отдельных качествах всегда опасался за свое служебное место…»

Вопрос обсуждался на Военно-морском совете, все моряки поддержали точку зрения Н. Г. Кузнецова. На следующий день в кабинете И. В. Сталина состоялся «разбор полетов». Н. Г. Кузнецов не вьщержал нападок вождя и заявил: «Если я не подхожу, то прошу меня убрать». Сказанное обошлось ему дорого. Сталин, как всегда, спокойно ответил своим «скрипучим», приглушенным голосом: «Когда нужно, уберем». Этот инцидент стал сигналом для подготовки расправы с легендарным флотоводцем.

Нарком ВМФ, несмотря на серьезные разногласия с генералиссимусом, продолжал отстаивать интересы Военно-морского флота. К примеру, итальянский линкор «Джулио Чезаре» («Юлий Цезарь»), предназначенный для передачи СССР по репарации, был перегружен и обладал плохой остойчивостью. Адмирал Н. Г. Кузнецов возражал против его передачи. Однако И. В. Сталин любил большие корабли, особенно линкоры и крейсеры, и итальянский корабль вошел в состав Черноморского флота, получив название «Новороссийск». В то же время Н. Г. Кузнецову удалось доказать И. В. Сталину целесообразность получения в счет трофейных немецких кораблей стотонных тральщиков («угольщиков»), которые оказались весьма полезными в послевоенных тральных работах.

Однако такое противостояние не могло длиться долго.

25 февраля 1946 года Наркомат обороны был преобразован в Наркомат Вооруженных сил (позднее — в Министерство Вооруженных сил). Наркомат ВМФ был упразднен, а его службы вошли в новое министерство. Н. Г. Кузнецов был назначен главнокомандующим Военно-морскими силами и заместителем министра Вооруженных сил. При этом его статус понизился по сравнению с министром судостроительной промышленности. Главком ВМС лишился возможности докладывать руководству

страны, а должен был согласовывать свои действия через министра обороны. Но, как оказалось, все неприятности по службе Н. Г. Кузнецова на этом не кончились.

С адмиралом начали сводить счеты, почувствовав удобный момент, приближенные вождя. В мемуарах Н. Г. Кузнецов называет своим «злым гением» Н. А. Булганина. Замещая наркома обороны, Булганин беспардонно приказал выселить из одного из зданий несколько управлений флота. Н. Г. Кузнецов обратился за помощью в высшую инстанцию — к Сталину, который на этот раз поддержал «строптивого адмирала». Н. А. Булганин был взбешен и наедине заявил Н. Г. Кузнецову, что он «знает, как варится кухня, пообещав при случае припомнить ему этот инцидент».

Гром грянул после новогодних праздников. В начале января 1947 года на заседании Главного военного совета И. В. Сталин предложил освободить адмирала флота Н. Г. Кузнецова от занимаемой должности. Главкома ВМС это решение не застало врасплох, он прекрасно осознавал, что «кухня уже варилась» Н. А. Булганиным. Главой ВМС был назначен командующий Тихоокеанским флотом И. С. Юмашев. 17 января Главный военный совет, воплощая в жизнь навязчивую идею своего генералиссимуса, вслед за Балтийским разделил и Тихоокеанский флот на два — 5-й и 7-й ВМФ.

19 февраля 1947 года, учитывая славное боевое прошлое адмирала Н. Г. Кузнецова, его назначили начальником Управления военно-морских учебных заведений.

Удивительное обстоятельство: как только Николая Герасимовича освободили от должности главкома ВМС, все телефоны в квартире сразу замолчали. Жизнь как будто остановилась. И только редкие звонки друзей, сослуживцев начали пробиваться сквозь эту зловещую тишину. Многие, кто служил под началом Кузнецова, сразу попадали под обаяние незаурядной и светлой личности адмирала. Но немало было и таких «людишек», которые в силу своей ущербности и аморальности завидовали ему. Он великодушно прощал их, оставлял на тех же должностях, даже выдвигал на более высокие посты… Это было непонятно и непостижимо для многих окружающих и друзей адмирала.

Подлость, зависть, клевета, интриги…

Адмиралу Н. Г. Кузнецову наконец-то представилась возможность побывать в отпуске. За годы войны и первое послевоенное время об отдыхе можно было только мечтать. Бывший главком ВМС взял семейную путевку в санаторий на Рижском взморье. В один из дней он позвонил командиру бригады кораблей в Усть-Двинске контр-адмиралу Н. Н. Амелько

с просьбой организовать на небольшом катере поездку по реке Лиелупе. «Опальный адмирал» хотел пройтись по Лиелупе, войти в Даугаву, дойти до Риги, посмотреть бухты и торговый порт в Мильгрависе. Командир бригады по просьбе Кузнецова стал и капитаном, и мотористом, и матросом. После трехчасового плавания при возвращении Николай Герасимович попросил Н. Н. Амелько высадить его в поселке Дзинтарс, откуда хотел проехать до санатория одну остановку на поезде. Погода стояла жаркая, и они решили заглянуть в станционный буфет, утолить жажду. Вспоминает адмирал Н. Н. Амелько: «Когда мы вошли, буфет был битком набит офицерами флота, все столики оказались заняты. Увидев Николая Герасимовича в штатском, все офицеры встали по стойке „смирно“, а было их человек восемьдесят, наступила полная тишина. Николай Герасимович тихо сказал: „Спасибо!“ — смутился, вышел из буфета и до подхода электрички молча простоял на платформе, глядя в море»…

Но, как известно, одна беда не приходит.

В это время в стране набирала обороты кампания по борьбе с космополитами. Факты «преклонения» перед зарубежными авторитетами, «некритического» подхода к опыту боевой деятельности иностранных флотов были обнаружены и в системе военно-морского образования. Так, в Военно-морской академии имени К. Е. Ворошилова в качестве «улики» сослались на использование в учебной программе труда немецкого военно-морского специалиста А. Штеннеля «История войны на море с точки зрения морской тактики». В Высшем военно-морском инженерном училище имени Ф. Э. Дзержинского излишне бдительные «патриоты» указали на конспект лекций «Вторая мировая война на море», где ставились в пример некоторые операции флотов Англии и США. Проявление «низкопоклонства перед Западом» нашли в учебниках Вербицкого «О газовых турбинах», Дегтярева «Основы фортификации», Иванченкова «Взрывчатые вещества и пороха». Даже учебники по математике подвергались тщательной проверке… Дошла очередь и до руководителя военно-морских учебных заведений адмирала Н. Г. Кузнецова. Ему вспомнили прошлое. 3 октября 1947 года на имя заместителя главкома ВМС по кораблестроению и вооружению вице-адмирала П. С. Абанькина поступил рапорт капитана 1 — го ранга В. И. Алферова. В нем автор жаловался на то, что его торпеда, которую он своевременно не защитил авторским свидетельством, три года назад на правах взаимной информации была передана англичанам.

Напомним читателям, что в 1944 году Финский залив был

похож на «суп с клецками», фашисты оставили сотни тысяч различных мин. Судоходство на Балтике было парализовано. Шло интенсивное траление, чтобы быстрее пробить безопасные для плавания фарватеры. С якорными минами моряки справлялись успешно, вытравляя до тысячи в сутки. Но балтийцы столкнулись с новыми немецкими минами — электромагнитными. Вся наука была «поставлена на ноги», академики Курчатов, Александров со своими коллективами приступили к разгадке «хитроумных мин», но времени не было, свободная от мин Балтика необходима для завершения разгрома фашистов и уже для восстановления народного хозяйства. Единственно, что придумали моряки, — таскать деревянным тральщиком металлическую баржу, нагруженную рельсами для увеличения магнитного поля.

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов знал, что англичане имеют специальный трал «ЛАЛ» против электромагнитных мин, и своим решением обменял торпеду РАТ-52 на образец этого трала. Когда на Красногорском рейде у Кронштадта при испытаниях трала был включен ток, сразу взорвалось 17 немецких мин. Таким образом, эта сложнейшая проблема стала решаться. Были созданы и подготовлены отечественные тралы, но произошло это значительно позже.

Что касается торпеды РАТ-52, по свидетельству биографа Н. Г. Кузнецова Н. Л. Михайлова, она была принята на вооружение в 1939 году: «Лицензия на ее производство была приобретена в Италии еще в 1935 году. Оригинальность отечественной разработки заключалась лишь в своеобразной конструкции грузового парашюта с поворотным тросом».

Но торпеда была «секретной», что позволило В. И. Алферову обвинить своего главкома и его заместителей «в антигосударственных и антипатриотических поступках».

Рапорт В. И. Алферова послужил толчком для так называемого «дела адмиралов». Министр Вооруженных сил СССР Н. А. Булганин возглавил эту кампанию.

12 января 1948 года начал свою работу «суд чести». Адмирал флота Н. Г. Кузнецов, адмиралы Л. М. Галлер и В. А. Алафузов, вице-адмирал Г. А. Степанов обвинялись в совершении «антигосударственных и антипатриотических поступков, выразившихся в передаче бывшим союзникам в годы прошедшей войны образцов и документации на вооружение ВМФ на основании взаимной информации».

«Суд чести» проходил в клубе Главного штаба Военно-морского флота под председательством Маршала Советского Союза Л. А. Говорова. Это была по существу неприкрытая комедия. Вспоминая об этом мрачном «процессе», Николай

Герасимович писал, что для него во время суда «было отрадно лишь одно — поведение подсудимых. Никто не пытался валить вину на другого, облегчить свою участь за счет товарищей». Это были его, флотоводца, команда, плоды его воспитания и подготовки высших руководящих кадров во флоте, для которых превыше всего были честь, достоинство и вера в справедливость.

Услужливые «судьи» пытались подкинуть спасательный круг для самого главкома ВМС: «Но на документах о передаче торпеды нет вашей подписи?» Н. Г. Кузнецов с достоинством отмел эту подсказку: «Если разрешение дал начальник штаба, значит, имелось мое согласие». Таков был порядок в Наркомате ВМФ. И Кузнецов остался честен перед собой и перед своими товарищами.

Вина адмиралов так и не была доказана. Маршал Л. А. Говоров отбыл в Кремль для доклада. Все решал И. В. Сталин, который признал виновность адмиралов. Их «дело» передали Военной коллегии Верховного суда СССР. Это постыдное судилище описал адмирал В. А. Касатонов: «Поведение Николая Герасимовича на „суде чести“ заслуживает восхищения: держался спокойно, очень уверенно, с чувством собственного достоинства. Старался, насколько это было возможно, защитить своих бывших подчиненных.

И как низко и подло поступили те, кто пытался очернить заслуженных адмиралов, отдавших все службе в Военно-Морском Флоте! Особенно усердствовали в очернительстве Начальник Политуправления ВМФ Н. М. Кулаков и Заместитель главкома ВМС по кораблестроению и вооружению П. С. Абанькин». Адмирал Н. М. Харламов, пройдя всю войну, зная деятельность Н. Г. Кузнецова по повышению боеготовности ВМФ, зачитал обвинительное заключение. И хотя вина флотоводцев была не доказана, «дело об адмиралах», как уже говорилось выше, было передано в следующую инстанцию — Военную коллегию Верховного суда СССР. Председательствовал на этом суде небезызвестный генерал-полковник В. В. Ульрих, которого все знали по крупным политическим процессам. Он уже со своими помощниками решал «технические детали», кому и сколько.

Генерал-судья имел большой опыт в репрессивных делах. В свое время он судил Бухарина, Рыкова, Зиновьева, Каменева, Тухачевского, а в мае 1946 года отправил в тюрьму наркома авиационной промышленности А. И. Шахурина, главного маршала авиации А. А. Новикова и многих других.

Адмирал Н. Г. Кузнецов тяжело переживал неправедный арест и суд своего ровесника — наркома авиационной промышленности Алексея Ивановича Шахурина, которого хорошо знал и с которым

дружил. Вождь и его подручные Булганин и Маленков не посчитались с тем, что в воздухе благодаря А. И. Шахурину была обеспечена победа над люфтваффе. Нарком авиационной промышленности получил семь лет тюрьмы. Забегая вперед, сообщим читателям, что только после смерти Сталина А. И. Шахурину вернули доброе имя, погоны генерал-полковника-инженера, звание Героя Социалистического Труда.

В 1953–1959 годы он работал заместителем председателя Госкомитета СССР по внешнеэкономическим связям. Пятидесяти пяти лет А. И. Шахурина отправили на пенсию, хотя он мог бы еще работать. Но эта уже другая человеческая трагедия…

Вернемся к суду-комедии над советскими адмиралами. Вина привлеченных к ответственности флотоводцев так и не была доказана. Создалось неловкое положение, а неправедный суд завершился ничем.

Тем не менее 3 февраля 1948 года состоялось оглашение сурового приговора: В. А. Алафузов и Г. А. Степанов были приговорены к десяти годам лишения свободы, Л. М. Галлер — к четырем. Кроме того, они были лишены всех воинских званий и государственных наград. Адмирала Н. Г. Кузнецова также признали виновным, «однако, учитывая заслуги Кузнецова Н. Г. перед Союзом ССР в деле организации Военно-Морского Флота, как в данный период, так и особенно в период Великой Отечественной войны, Военная коллегия Верховного суда, руководствуясь ст. 8 УК РСФСР, постановила не применять к Кузнецову Н. Г. уголовного наказания и ходатайствовать перед СМ СССР о снижении Кузнецова Н. Г. в воинском звании до контр-адмирала». Так было разгромлено руководство советского Военно-морского флота, которое прошло всю войну и очень многое сделало для Победы, для того чтобы заложить основы нового — океанского флота. В дальнейшем были арестованы и преданы суду другие адмиралы и морские офицеры.

В этой расправе угадывался «почерк» Сталина. Никто не хотел решать судьбу «опального» контр-адмирала, многие руководители Кремля боялись навлечь на себя гнев «вождя народов». Тогда Н. Г. Кузнецов обратился напрямую к И. В. Сталину. Генералиссимус сменил гнев на милость и направил контр-адмирала Н. Г. Кузнецова «на перевоспитание» в Хабаровск, назначив его заместителем командующего войсками Дальнего Востока по Военно-морским силам. Н. Г. Кузнецов в книге «Крутые повороты» вспоминает, что в этот день в Кремле он встретил В. М. Молотова, который иносказательно изрек: «Придется на некоторое время съездить туда». Писатель А. М. Золототрубов в романе «Опальный адмирал» подробно

описал встречу И. В. Сталина с Н. Г. Кузнецовым: «„Почему вы не сказали суду, что я разрешил вам показать в Кронштадте союзникам немецкую подводную лодку и снять чертежи с новейших немецких торпед? Или вы забыли об этом?“ — сурово спросил Сталин. „Я не хотел ссылаться на Вас. Меня бы суд не понял…“ — спокойно ответил контр-адмирал Н. Г. Кузнецов». Даже если это авторский вымысел А. М. Золототрубова, то очень правдоподобный, учитывая глубокую порядочность и прямоту суждений флотоводца.

В Хабаровске вновь сошлись жизненные пути Николая Герасимовича и маршала Р. Я. Малиновского, в свое время также воевавшего в республиканской Испании.

Опальный контр-адмирал вновь обрел любимое дело. Моряки-тихоокеанцы часто видели его то на Камчатке, то в Порт-Артуре, то на Сахалине. Новые погоны с одной адмиральской звездочкой ничуть не смущали флотоводца, а его авторитет на флоте, как он сам заметил, не только не пострадал, но даже вырос. О той тяжелой поре в жизни Кузнецова вспоминает его жена Вера Николаевна: «Письмо Николая Герасимовича меня успокоило: флотские люди встретили его тепло, нового звания не упоминали, обращались по имени и отчеству. Может быть, это невероятно, но факт. Письмо сохранилось. Его ценили и уважали на флотах. И это он относил к плодам своей работы».

Гнев И. В. Сталина не сломил волю Н. Г. Кузнецова. Заместитель командующего войсками Дальнего Востока по Военно-морским силам продолжал честно исполнять свой служебный долг. Чтобы не быть голословным, приведем выписку из представления его к очередному ордену Красного Знамени в 1950 году: «…показал себя добросовестным и старательным адмиралом. Свои взаимоотношения с командующими флотами и флотилиями организовал на правильной основе, с высокой служебной требовательностью. Среди командования флотов, флотилиями и офицеров флотов, а также в управлении ГК войск Дальнего Востока авторитетен». Этот документ, направленный в правительственные органы, подписал командующий войсками Дальнего Востока Маршал Советского Союза Р. Я. Малиновский.

Беда, случившаяся с адмиралом Н. Г. Кузнецовым, обнажила отношение к нему сослуживцев. За него многие переживали. Но были и злорадствовавшие и действовавшие против него. «Особенно странным, — считала Вера Николаевна, — казалось поведение адмиралов В. Ф. Трибуца и И. С. Исакова». Они считали себя близкими друзьями, а повели себя недостойно.

А один из близких сослуживцев, которого в годы Великой Отечественной войны нарком ВМФ не раз выручал из беды,

написал фактически донос в ЦК партии, в котором оболгал своего бывшего руководителя. Суть постыдного письма сводилась к тому, что из домика в Потсдаме, в котором размещался адмирал Н. Г. Кузнецов, им были вывезены фарфоровые сервизы, серебряная посуда, картины и прочие предметы домашнего уюта. Николаю Герасимовичу не составило большого труда оправдаться, так как его адъютант при въезде переписал все, содержащееся в доме, а при отъезде эти предметы обихода были возвращены по акту, и документы, к счастью, сохранились. Тем не менее из-за этой кляузы на даче Н. Г. Кузнецова производили «раскопки» в поисках мнимых предметов роскоши… Позднее земляк Кузнецова, лечащий врач Г. И. Кулижников, назвал имя пославшего кляузу в высшую партийную инстанцию. Автором пасквиля был адмирал Г. И. Левченко. Как обидно было Н. Г. Кузнецову узнать об этом непристойном поступке своего заместителя, которого он неоднократно спасал от расправы в годы войны, когда разжалованного Г. И. Левченко он вновь предложил И. В. Сталину на руководящую должность. Поистине: «Не делай добра, не получишь и зла». Но не таким был адмирал Кузнецов, он вопреки даже здравому смыслу выручал своих подчиненных. Парадокс в то же время состоял в том, что доносчикам и завистникам не давали покоя заслуги Н. Г. Кузнецова, его высокий авторитет в народе и на флотах, честность, бескомпромиссность и прямота талантливого «архангельского» флотоводца-самородка.

20 февраля 1950 года контр-адмирал Н. Г. Кузнецов был назначен командующим 5-м ВМФ, или, как называли его между собой моряки, — Южно-Тихоокеанским. Вновь он обосновался во Владивостоке и здесь окончательно оправился от тяжелого потрясения.

Рабочий день легендарного флотоводца расписан по минутам: военно-морские учения, стрельбы, разбор «полетов»… история сохранила для нас теплые воспоминания сослуживцев командующего 5-м Тихоокеанским флотом. «Шеф-пилот», в будущем полковник, заслуженный военный летчик СССР А. Пятков вспоминает: «Первый полет с Николаем Герасимовичем был назначен в один из дней золотой дальневосточной осени. Командующего надо было доставить в Серафимовку. К самолету подъехала автомашина. Из нее вышел контр-адмирал Кузнецов. Он выглядел так же молодо, как в памятную мне военную зиму. Я доложил ему о готовности экипажа к вылету, дежурный метеоролог — о погоде по маршруту. Внимательно выслушав нас, командующий флотом простился с провожавшими его начальниками и, с улыбкой глядя мне прямо в глаза, произнес:

„По коням!“ Эти слова я слышал перед каждым полетом в течение шести лет…» Кажется, незначительный эпизод, но говорит о многом и прежде всего о характере русского человека, северной душе. Какой русский не любит быстрой езды? Сразу же вспоминаются гагаринская улыбка и его слова перед первым стартом человека в космос: «Поехали!»

Дела на флоте ладились. Успехи Кузнецова заметили в столице, и без каких-либо «поблажек» 27 января 1951 года ему было присвоено воинское звание — вице-адмирал.

В это время в военном ведомстве началась очередная реорганизация. Министерство Вооруженных сил было переименовано в Военное министерство Союза ССР. Из него выделилось Военно-морское министерство, которое возглавлял адмирал И. С. Юмашев.

В одну из ночей марта 1950 года главком ВМС И. С. Юмашев был вызван со своим заместителем П. С. Абанькиным в Кремль. Обсуждался вопрос о проекте 82 — тяжелом артиллерийском крейсере. И. В. Сталин задал морякам вопрос о назначении тяжелого крейсера (ТКР). Ответ И. С. Юмашева: «Для борьбы с тяжелыми крейсерами» — не удовлетворил вождя. Его указание звучало так: «Нам нечего ввязываться в бой с тяжелыми кораблями противника. Основная задача тяжелого крейсера должна быть иной — борьба с легкими крейсерами противника. Надо увеличить его скорость до 35 узлов, чтобы он наводил панику на легкие крейсера противника, разгонял их и громил. Этот крейсер должен летать как ласточка, быть пиратом, настоящим бандитом. Он должен суметь уйти из-под удара тяжелых кораблей противника».

Как всегда, отмечал нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов, у И. В. Сталина была «труднообъяснимая симпатия» к крейсерам. Еще в ноябре 1944 года Н. Г. Кузнецов утвердил новое техническое задание на проект 82 тяжелого крейсера водоизмещением 25–26 тысяч тонн, скорость хода которого должна была составлять не менее 30 узлов.

Головной крейсер строился на судостроительном заводе в Николаеве, его нарекли «Сталинградом», второй крейсер — «Москва» — строился в Ленинграде, третий — в Молотовске: его предполагали назвать «Архангельск». Все работы велись ударными темпами и в строгом секрете. Этот боевой корабль должен был изменить многое. С ним Советский Союз становился действительно морской державой.

Забегая вперед, сообщим читателям, что 5 марта 1953 года умер И. В. Сталин, а уже 18 апреля 1953 года вышел приказ министра транспорта и тяжелого машиностроения И. И. Носенко

о прекращении строительства тяжелых крейсеров 82-й серии. Надо полагать, решение по данному вопросу принимали председатель Совмина Г. М. Маленков и его первый заместитель и министр нового Министерства внутренних дел Л. П. Берия.

Вернемся вновь к сталинской эпохе.

И. В. Сталин недолюбливал И. С. Юмашева за его пристрастие к спиртному, да и вопросы строительства океанского флота решались им крайне медленно. К этому времени вождь признал отставание советского Военно-морского флота от ведущих морских держав на семь-восемь лет и потребовал «наверстать упущенное».

В апреле 1951 года секретарь Мурманского обкома ВКП(б) Прокофьев сообщил в ЦК, что по имеющимся у него сведениям эсминцы проекта 30-бис в силу своей малой мореходности являются небоеспособными. В Кремле И. В. Сталин провел специальное совещание с приглашением членов Политбюро ЦК ВКП(б), представителей Минсудпрома и Военно-морского министерства. Объяснения начальника Главного морского штаба адмирала А. Г. Головко и невнятная позиция по данному вопросу адмирала И. С. Юмашева вызвали суровый гнев вождя. Сталин тогда отчетливо понял, как был прав адмирал Н. Г. Кузнецов, отстаивая государственный подход к новому строительству флота, учитывая опыт военных лет. Совещание в Кремле дало толчок для принятия кардинальных мер по улучшению строительства и деятельности Военно-морского флота.

В течение двух ночей 13 и 16 июня 1951 года под руководством И. В. Сталина проходило заседание Главного военного совета Военно-морского министерства СССР, в котором участвовало все политическое руководство страны, армии и флота. Обсуждалась судьба флота. Командующий 5-м Тихоокеанским флотом вице-адмирал Н. Г. Кузнецов по своей инициативе представил письменный доклад к данному совещанию. Сам Н. Г. Кузнецов не смог на него прибыть: на Тихом океане проходили крупные флотские учения. Сегодня благодаря публикациям и книге контр-адмирала в отставке Г. Г. Костева «Военно-морской флот страны (1945–1955). Взлеты и падения» мы можем ознакомиться с материалами совета, которые до последнего времени имели гриф секретности. Все участники того необычного военного совета понимали, что причины, тормозящие возрождение флота, упираются в стратегические ошибки самого «вождя народов». Одни адмиралы на этом совете брали всю вину за состояние флота на себя, другие — занимались самобичеванием, чтобы угодить Сталину. Только вице-адмирал Н. Г. Кузнецов в своем письменном докладе всесторонне

проанализировал причины, тормозящие возрождение флота, смело заявил, что «весь собранный материал по опыту войны пропал», что нет правильного соотношения классов кораблей. Эти и другие прямые упреки в адрес руководства страны и вождя персонально, казалось бы, предвещали грозу. Многие считали, что с Кузнецовым будет покончено окончательно. Но случилось невероятное. На заседании Политбюро ЦК ВКП(б) было принято постановление: освободить И. С. Юмашева «согласно его просьбе» и «вернуть Кузнецова». Говорят, что незаменимых людей нет. Так ли это? Очевидно, Сталин не нашел более подходящей кандидатуры на пост военно-морского министра СССР, чем им же осужденный и разжалованный адмирал флота. Успешно руководить столь сложным организмом, как Военно-морской флот, далеко не каждому по плечу. Второго Кузнецова тогда в стране, видимо, не было. Это решение Верховного главнокомандующего стало и для Н. Г. Кузнецова, и для всей флотской общественности полной неожиданностью. В то же время антисталинская позиция легендарного адмирала привела в конечном итоге к превращению Военно-морского флота СССР в мощный оборонный щит страны.

Приведу выдержку из письма морского офицера Главного морского штаба ВМФ А. И. Крутовского, адресованного Н. Г. Кузнецову: «Перед войной и в годы войны мои сослуживцы — молодые офицеры боготворили своего Наркома. В дальнейшем эта наивная юношеская восторженность сменилась осознанным глубоким уважением. Вы, очевидно, не знаете того факта, что, когда Вас вновь назначили Главнокомандующим, узнав эту новость, офицеры флота при встрече поздравляли друг друга, как с большим праздником». И это была правда. Всенародная любовь всегда окружала «архангельского» адмирала.

А вот как оценивает человеческие качества своего начальника В. А. Касатонов, работавший в те годы начальником штаба Тихоокеанского флота: «Николай Герасимович был на редкость порядочный человек. Обладал проницательным умом и большой чуткой душой. Решительный и мужественный, он с готовностью брал на себя ответственность за возможные последствия в сложной и острой обстановке, даже в трагической. Был справедлив и прост. Одинаков со всеми окружающими, внимателен и приветлив, доброжелателен к людям, уважал их мнение, обладал умением вникнуть в нужды подчиненных, заинтересовать их тем, чем жил сам, над чем работал, чему отдавал сердце и душу. На флоте его любили. Он много делал для личного состава флота, смело отстаивал подчиненных в период культа личности, не боясь, что это может обернуться

против него». Я не случайно привел, на мой взгляд, объективное, человеческое отношение к «архангельскому» флотоводцу одного из заместителей нашего героя, ставшего впоследствии известным советским адмиралом, Героем Советского Союза.

В этой ситуации Николай Герасимович вновь проявил высокие человеческие качества: помог И. С. Юмашеву, назначенному начальником Военно-морской академии имени К. Е. Ворошилова, получить квартиру в Ленинграде и оставил за ним его автомашину ЗИМ. Хотя, когда с ним случилась беда, его преемник повел себя по отношению к нему не столь гуманно…

Приведем еше несколько красноречивых фактов, о которых упоминается в книге Н. Г. Кузнецова «Крутые повороты». Когда Кузнецов был главкомом, его первым заместителем долгие годы работал высокообразованный, но излишне честолюбивый адмирал И. С. Исаков. Однажды, как вспоминает Николай Герасимович, И. В. Сталин в его присутствии прямо и откровенно сказал заместителю Кузнецова о его излишнем властолюбии и недоброжелательном отношении к своему главкому. «А тот, — пишет Н. Г. Кузнецов, — смутившись, должен был выдержать при мне это замечание». Когда обсуждалась программа развития судостроения, Н. Г. Кузнецов ратовал за строительство авианосцев. И. С. Исаков объявил в печати авианосящие корабли «покойниками» и, не смущаясь, объяснил своему начальнику, что это дело рук редакции. Тем не менее Николай Герасимович до последних дней жизни И. С. Исакова поддерживал с ним ровные товарищеские отношения. Таким великодушием обладают редкие люди.

Став снова министром, Н. Г. Кузнецов принял меры к вызволению своих товарищей, находившихся в тюрьме. Он написал два письма Сталину с просьбой о помиловании. Однако единственным послаблением для В. А. Алафузова и Г. А. Степанова стал их перевод из одиночек в общую камеру. Адмирал Л. М. Галлер умер в тюрьме в 1950 году.

В 1953 году, после смерти Сталина, состоялся пересмотр дела, состряпанного по доносу Алферова. Н. Г. Кузнецов вновь надел погоны адмирала флота. В. А. Алафузов и Г. А. Степанов были освобождены из заключения. Главком ВМФ выделил реабилитированным адмиралам квартиры, оказал материальную помощь, предоставил отпуск и гарантировал работу на флоте.

По воспоминаниям Кузнецова, В. А. Алафузова он «знал лучше всех остальных» адмиралов. Будучи курсантами военно-морского училища, они вместе проходили морскую практику на «Авроре». Затем временно их пути разошлись — Кузнецов служил на Черноморском, Алафузов — на Балтийском флоте. Настоящая

дружба двух будущих адмиралов началась в 1929 году, когда они одновременно поступили на один факультет Военно-морской академии. Вместе изучали немецкий и французский языки — сдали экзамен на переводчиков. Н. Г. Кузнецов всегда был склонен к командирской службе, а В. А. Алафузов — к штабной. После окончания академии Н. Г. Кузнецов был назначен на боевой корабль-крейсер, а В. А. Алафузов — в штаб Черноморского флота. Затем их морские дороги вновь пересеклись в Испании. Когда Н. Г. Кузнецова отозвали из Испании и направили на Тихоокеанский флот, вместо себя главным морским советником и морским атташе Николай Герасимович рекомендовал капитана В. А. Алафузова. Испания еще сблизила двух моряков.

Вскоре судьба свела их снова: один стал наркомом ВМФ, другой — заместителем начальника Главного морского штаба, а затем и его начальником.

«Архангельский» главком ВМС отмечал, что глубокие знания Алафузова всегда привлекали внимание слушателей и преподавателей академии. Он был начитан и весьма образован, «лучше нас многих подготовлен к штабной работе».

Великую Отечественную войну флотоводцы встретили вместе, особенно трудно им было в ее первые годы. В 1943 году по личному указанию И. В. Сталина адмирал В. А. Алафузов был неожиданно для всех освобожден от должности начальника Главного морского штаба. Причины этой отставки до сих пор неизвестны. В последующие годы флотоводец Алафузов служил начальником штаба на Тихоокеанском флоте, а затем начальником Военно-морской академии. В 1947 году вместе с Н. Г. Кузнецовым адмирал Алафузов оказался на скамье подсудимых. После реабилитации Владимир Антонович продолжил свою службу в Военно-морской академии. Верную дружбу адмиралы достойно пронесли по всей жизни, несмотря на все выпавшие им испытания. Умер адмирал В. А. Алафузов в 1966 году. К сожалению, об этом флотоводце не написано ни одной книги, его имя не увековечено на картах, в названиях боевых кораблей…

После такого необходимого, на мой взгляд, отступления вновь продолжим рассказ о нашем главном герое.

Еще долго адмирал Н. Г. Кузнецов не мог понять, как могла совершиться такая чудовищная несправедливость. Прозрение наступало постепенно. В 1973 году после глубоких раздумий о природе культа личности Николай Герасимович попытался письменно ответить на мучившие его вопросы. К сожалению, в годы «застоя» его размышления не могли увидеть свет, и

рукопись под названием «Крутые повороты» легла в письменный стол. Лишь через пятнадцать лет часть из написанного впервые была опубликована в периодической печати, а затем вышла в виде отдельной книги.

…Вернувшись в Москву военно-морским министром, Н. Г. Кузнецов увидел, какой морально устаревший флот был построен за первые послевоенные годы. Главком ВМС предпринял все возможное, чтобы изменить неблагоприятную ситуацию. Свои мысли об устаревших кораблях он изложил в докладе от 1 сентября 1951 года, направленном И. В. Сталину. Адмирал Кузнецов предпринял все усилия для скорейшего перехода на новые эсминцы, доказывал необходимость строительства десантных судов и авианосцев. «Флот должен быть сбалансирован, исходя из задач, стоящих перед вооруженными силами страны, — писал флотоводец. — Только это определит соотношение подводного и надводного флотов, классов кораблей, типов самолетов, вооружения. Следует также учитывать, что изменилась обстановка, изменились средства вооруженной борьбы».

Николай Герасимович принял решительные меры по ликвидации отставания в строительстве флота. Было возобновлено проектирование тяжелого крейсера проекта 66, вооруженного 220-миллиметровой артиллерией, в серийное производство были запущены эсминцы проекта 56 и подводные лодки проекта 615.

При адмирале Н. Г. Кузнецове четко определилось направление по созданию единого двигателя для подводных лодок и началось массовое строительство новейших послевоенных дизельных подводных лодок. В составе Военно-морского министерства было создано Управление подводного плавания.

Летом 1952 года министр Н. Г. Кузнецов вновь обратился к И. В. Сталину с докладом об основных недостатках вооружения и техники флота с конкретными предложениями по их устранению. Среди недостатков надводных кораблей, переданных флоту промышленностью в послевоенные годы, особо отмечалось отсутствие надежной защиты их от средств воздушного нападения противника. Главком ВМС обращал внимание на слабое зенитное вооружение наших кораблей, не соответствующее возросшим боевым возможностям авиации, низкие темпы разработки новых образцов ракетного оружия, автоматического артиллерийского вооружения и радиолокации. Адмирал Н. Г. Кузнецов снова поставил вопрос о необходимости

создания авианосцев. Однако вождь предпочел отложить решение этих проблем до формирования очередной программы военного судостроения. В то же время к началу 50-х годов И. В. Сталин все более отходил от руководства страной, перепоручая дела своим заместителям и приближенным, которые в отличие от него не питали интереса к Военно-морскому флоту. Не зря в народе говорят: «Рожденный ползать летать не может». Тем более нырять и плавать удел только сильных и здоровых…

А тем временем наши бывшие союзники не дремали, а вынашивали агрессивные планы против СССР. После войны премьер-министр Англии У. Черчилль приказал своему Генштабу разработать план нападения на СССР. План нападения был установлен к 1 июля 1945 года. Однако У. Черчилль в дальнейшем посчитал, что это нецелесообразно.

Англичане и в последующие годы разрабатывали планы нападения на СССР с привлечением американцев. С 1946 по 1949 год Пентагон разработал восемь планов нападения на СССР, вплоть до отработки их на военных играх. Проведение в разгар Берлинского кризиса (1948) штабной игры «Пэдрон» показало военно-политическому руководству, что выиграть войну против Советского Союза США не сумеют даже с помощью воздушно-ядерного удара. В 1989 году «Военно-исторический журнал» опубликовал статью, посвященную американскому ядерному планированию периода холодной войны, в которой приведен ряд выкладок из плана «Дропшот» (1949). Предполагалась ядерная бомбардировка нескольких тысяч целей на территории СССР, которая должна была принести США решительную победу, однако Пентагон удержался от этого рокового шага. Нет сомнения, что И. В. Сталин и Н. Г. Кузнецов прекрасно знали об этих зловещих планах заокеанских политиков и военных.

Н. Г. Кузнецов очень рано понял и высоко оценил перспективность использования на флоте ядерной энергии для кораблей и особенно для подводных лодок. 14 октября 1946 года, выступая на совещании конструкторов, он со всей убежденностью говорил: «Я уверен, что, если появилась атомная бомба, стало быть, конструкторская мысль создаст и боевые корабли на ядерной энергии». Умел заглядывать далеко за горизонт прозорливый флотоводец.

В сентябре 1946 года Н. Г. Кузнецов направил подготовленное по его поручению заместителем по кораблестроению и вооружению адмиралом Л. М. Галлером письмо вождю. В этом важном документе Н. Г. Кузнецов писал, что в его ведомстве ведется исследовательская работа по изысканию методов защиты от атомной бомбы. Он ставил вопрос

о создании при главнокомандующем специального совета с участием ученых Академии наук СССР по противоатомной защите и «применению внутриядерной энергии для движения». В ВМФ в рамках подготовки новой программы начались научные разработки методов защиты от атомного оружия и исследование возможностей применения ядерной энергии. Особенно многообещающим считалось применение нового вида энергии для подводных лодок, которые прежде всего нуждались в едином двигателе для надводного и подводного хода.

Позже руководители Военно-морского флота узнали, что с 1947 года в США начались работы по проектированию подводных лодок с атомными энергетическими установками.

Во время Потсдамской (Берлинской) конференции президент США Г. Трумэн намекнул И. Сталину о наличии у них нового сверхмощного оружия (ядерного). Он был страшно удручен, когда увидел, что советский вождь не прореагировал на это заявление, предположив, что И. Сталин не понял его намека. Однако, как мы знаем, генералиссимус был не так прост. По возвращении в Москву он экстренно провел ряд совещаний по данной проблеме. 20 августа 1945 года Л. П. Берия был назначен председателем Комитета № 1, на который возлагалось «руководство всеми работами по использованию внутриатомной энергии урана». Все эти работы были строго засекречены.

Мало кто из читателей знает, что И. В. Сталин в декабре 1945 года освободил Л. П. Берию от руководства органами госбезопасности. Берия стал заместителем председателя Совета министров СССР, то есть И. В. Сталина, и вплотную занялся промышленностью — прежде всего военно-промышленным комплексом (ВПК).

Были мобилизованы все ресурсы страны: людские, научные, промышленные, военные… Необходимо было в кратчайшие сроки создать свою ядерную бомбу. Только теперь стали чаще говорить, что отцами ядерного оружия в СССР были И. В. Сталин и Л. П. Берия. После смерти Сталина и ареста Берии ведущие атомщики страны обратились в Политбюро партии с необычным вопросом: «Следует ли производить намеченные испытания водородной бомбы?» Ни Хрущев, ни Маленков, ни Булганин не были осведомлены о ходе этих работ! Вот выдержка из материалов июльского (1953 г.) Пленума ЦК КПСС: «Водородная бомба в десятки раз сильнее обычной атомной бомбы, и взрыв ее будет означать ликвидацию готовящейся монополии американцев, то есть будет важнейшим событием в мировой политике. И подлец Берия позволил себе такой вопрос решать помимо Центрального Комитета…» Комментарии, уважаемый

читатель, будут излишними.

Таким образом, в начале 1950-х годов наш флот превращался в атомный и ракетный. Все это давало, по мнению адмирала Н. Г. Кузнецова, возможность «сделать рывок и догнать будущих противников».

Заместителем главнокомандующего ВМС по кораблестроению по рекомендации Н. Г. Кузнецова был назначен адмирал Л. А. Владимирский. Надежный и опытный специалист-кораблестроитель был очень нужен в министерстве в связи с разработкой новой судостроительной программы. Облик нового флота был определен в программе военного кораблестроения на 1955–1964 годы, подготовленной под руководством главкома ВМС к весне 1954 года. Н. Г. Кузнецов хотел создать сбалансированный флот, сочетающий надводные корабли — авианосцы (9 единиц), крейсеры (21 единица) и эсминцы (118 единиц) — и мощную флотилию подводных лодок океанского назначения (324 единицы). Особое место в новой программе отводилось атомным подводным лодкам. В сентябре 1952 года было принято правительственное решение за подписью И. В. Сталина о строительстве первой ядерной энергетической установки для ВМФ. Именно при адмирале Н. Г. Кузнецове окончательно утвердилось мнение, что будущее за атомными подводными лодками. Он первый из высшего военного руководства страны проявил особую заботу о подготовке промышленной базы для строительства атомных подводных лодок. В 1952 году, напутствуя нового командующего Беломорской флотилией контр-адмирала Н. Д. Сергеева (впоследствии адмирала флота, начальника штаба ВМФ), министр ВМФ Н. Г. Кузнецов подчеркнул, что самой главной его задачей является подготовка базы для строительства в Молотовске (Северодвинске) атомных подводных лодок. Он доверил эту большую тайну командующему Беломорской военной флотилией, понимая, как важно сделать акцент на всю будущую работу по созданию атомного флота, запретив ему рассказывать об этом даже члену военного совета флотилии.

Специалисты ВМФ в ходе рассмотрения проекта выявили серьезные недостатки, главный из которых — неправильное назначение подводной лодки. В 1989 году редакция газеты «Красная звезда» провела «круглый стол» участников создания первого реактора для подводной лодки. В нем приняли участие Ефим Павлович Славский, трижды Герой Социалистического Труда, бывший в 1957–1963 годах министром среднего машиностроения; Анатолий Петрович Александров, академик, трижды Герой Социалистического Труда, главный руководитель

проекта, и Владимир Николаевич Чернавин, адмирал флота, главнокомандующий ВМФ, Герой Советского Союза.

А. П. Александров вспоминал: «Лодка по заданию должна была иметь огромную торпеду диаметром 2 метра с мощной водородной бомбой. Когда эту лодку разработали довольно глубоко, провели первое рассмотрение ее с флотом. Пригласили Н. Г. Кузнецова. Он посмотрел и сказал: „Мне такая лодка не нужна“». На вопрос В. Н. Чернавина, чем министр обосновал свой отказ, Александров ответил: «Просто-напросто у него был реалистичный подход». Чернавин прокомментировал: «То есть его не устраивало боевое назначение, эта суперторпеда…» «И тогда, — рассказывал Александров, — мы получили от Малышева приказ проработать вариант с обычными торпедами. Перегудов Владимир Николаевич, главный конструктор, довольно быстро все перепроектировал».

Я привел этот разговор потому, что П. А. Александров, сын академика, издавший в 2002 году книгу об отце и немало страниц в ней посвятивший строительству первой атомной подводной лодки, к сожалению, исказил роль Н. Г. Кузнецова в создании первенца атомного подводного флота. Как показала жизнь, флотоводцу не простили его категорического протеста против суперторпеды. Больше того, его позднее обвинили в непонимании и недооценке строительства атомных подводных лодок.

Следует заметить, что испытания ядерной боевой части для торпеды Т-15, проводившиеся на Семипалатинском полигоне, закончились полной неудачей.

Специалистами Военно-морского флота было обосновано иное назначение подводной лодки, внесены другие изменения, утверждены основные элементы опытного атомного подводного корабля. С привлечением специалистов ВМФ начался новый этап проектирования и строительства субмарины. По инициативе министра ВМФ был создан научно-исследовательский институт (НИИ № 1 ВМФ). На научно-техническом совете НИИ № 1 ВМФ проходило обсуждение проекта первой атомной подводной лодки. Главком ВМФ Н. Г. Кузнецов вместе с В. А. Малышевым и А. П. Завенягиным рассмотрели проект и утвердили его. Большой знаток истории Военно-морского флота В. Г. Реданский в книге «Во льдах и подо льдами. Тайные операции подводных флотов», посвященной 100-летнему юбилею отечественного флота, написал: «Можно без преувеличения сказать, что Н. Г. Кузнецов до самого ухода в отставку в феврале 1956 года принимал деятельное участие в обеспечении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, ведущихся организациями самых различных министерств по созданию первой атомной подводной

лодки. Он отчетливо понимал, что подводные силы выходят на первый план как главный род сил ВМФ».

Опытная атомная подводная лодка (АПЛ) была спроектирована и построена в сжатые сроки: предэскизный проект разрабатывался с октября 1952 года по март 1953 года, эскизный — с марта по октябрь 1953-го, технический проект — с ноября 1953 года по июнь 1954 года, изготовление рабочих чертежей было начато в марте 1954-го и закончено в июле 1955 года. В сентябре 1955 года на Северном машиностроительном предприятии (город Северодвинск) состоялась закладка первой атомной подводной лодки.

Летом 1951 года был создан отдел № 6, подчиненный напрямую военно-морскому министру. Новая структура создавалась для обеспечения разработки атомного оружия для флота, способов его применения в боевых действиях на море, а также для защиты объектов флота от атомного оружия противника. Отдел № 6 возглавил капитан 1-го ранга П. Ф. Фомин.

Н. Г. Кузнецов распорядился организацию и руководство работами по объекту 627 (АПЛ) возложить на 6-й отдел ВМФ. В Северодвинске на заводе № 402 также по указанию адмирала Н. Г. Кузнецова была выведена из контрольно-приемного аппарата (КПА) специальная группа по объекту 627.

«Проект 627, заказ 254» — такими шифрами обозначалось в документах строительство советской атомной субмарины. Общее техническое руководство ее строительством осуществлял особый отдел № 12, которым руководил В. И. Вашанцев. 27 июля 1954 года был подписан приказ министра тяжелого и транспортного машиностроения И. И. Носенко о назначении В. И. Вашанцева «главным строителем объекта Перегудова». Рабочие чертежи проекта 627 были разработаны в СКВ-143, которым руководил инженер-капитан 1-го ранга В. Н. Перегудов. В конце 1955 года на заводе начались гидравлические испытания, которые подтвердили прочность конструкции и высокое качество работы. Испытаниями руководила специальная комиссия, созданная совместным решением директора завода Е. П. Егорова и начальника управления кораблестроения ВМФ адмирала Г. Козьмина. После гидравлических испытаний началось самое сложное — монтаж оборудования в реакторном отсеке. В августе 1957 года состоялся спуск на воду первенца атомного подводного судостроения.

Подводная лодка предстала перед ее создателями во всей красоте своего обтекаемого корпуса с идеальной торпедообразной формой носа и плоскими обводами кормы. Наибольшая длина

корабля составляла 107,4 метра, ширина — 7,5 метра, средняя осадка — 5 метров. 14 сентября забилось сердце корабля, а 1 июля 1958 года на АПЛ был поднят военно-морской флаг. 17 декабря 1958 года первая советская атомная подводная лодка, получившая тактический номер К-3, а впоследствии и название — «Ленинский комсомол», была принята в опытную эксплуатацию. Это было громадным достижением отечественного подводного кораблестроения! Мы имеем все основания с законной гордостью говорить о том, что Архангельский Север стал колыбелью атомного подводного судостроения.

Многие работники завода за свой труд были удостоены высоких правительственных наград. Директор Севмашпредприятия Е. П. Егоров и слесарь-монтажник Д. Н. Фролов стали Героями Социалистического Труда, а на фронтоне завода засиял первый орден Ленина.

В 1955 году Н. Г. Кузнецов принимает решение по созданию новой гидрооптической техники для подводных лодок и боевых надводных кораблей. По воспоминаниям академика В. М. Ахутина, такого оборудования в то время не было ни у кого в мире.

Адмирал Н. Г. Кузнецов уделял большое внимание будущей подготовке морских кадров для атомных подводных лодок. Многое стало меняться в учебном процессе в Военно-морской академии и Училище подводного плавания имени Ленинского комсомола. К примеру, ранее в Военно-морской академии в учебных планах основное внимание уделялось изучению надводных кораблей. Начальник кафедры А. В. Томашевич от имени коллектива преподавателей обратился напрямую к адмиралу Н. Г. Кузнецову. Министр ВМФ внимательно выслушал А. В. Томашевича и горячо поддержал точку зрения кафедры. А со временем в соответствии с указаниями адмирала Н. Г. Кузнецова в учебные планы и программы академии были внесены изменения. Беседуя с А. В. Томашевичем, Николай Герасимович также ознакомил его с перспективным планом кораблестроения, в котором учитывалось и дальнейшее развитие подводных сил.

В 1987 году в журнале «Морской сборник» были опубликованы под рубрикой «Он был правофланговым» воспоминания ветеранов Военно-морского флота о своем наркоме и министре. Преподаватель Военно-морской академии, подводник В. А. Полищук, отметил заботу Н. Г. Кузнецова о будущих кадрах атомного подводного флота.

15 октября 1954 года главком Н. Г. Кузнецов одобрил кандидатуру на должность старшего помощника командира первой атомной подводной лодки К-3 («Ленинский комсомол»)

капитан-лейтенанта Л. М. Жильцова. Им же принято решение о назначении Л. Г. Осипенко первым командиром первой атомной подводной лодки К-3, который впоследствии стал контр-адмиралом, Героем Советского Союза.

В 1954 году было принято специальное постановление ЦК КПСС и советского правительства по вопросам пересмотра норм довольствия в зависимости от климатических условий и строительства дополнительного жилья для семей моряков атомного подводного флота.

Постановлением правительства он вместе с В. Л. Малышевым был назначен ответственным за испытания на Ново-земельском полигоне, который надо было создать на далеком арктическом архипелаге.

Напомню читателям, что первая атомная бомба была испытана в 1949 году в районе Семипалатинска. 31 июля 1954 года вышло постановление Совмина № 1559–699 о создании полигона на Новой Земле. Вновь организованное строительство получило название «Спецстрой-700».

Директива Главного штаба Военно-морского флота со штатной структурой гарнизона на Новой Земле (Северный полигон) была подписана 17 сентября 1954 года. «В мудрости главкома Кузнецова я убедился еще раз, — писал адмирал флота Н. Сергеев, — когда предложил ему вывести Беломорскую военную флотилию (я был тогда ее командующим) из состава Северного флота, сделать ее самостоятельной. В то время флотилия решала ответственные задачи, особенно это касалось доставки специальных грузов на Новую Землю, а также строительства атомных подводных лодок. Николай Герасимович согласился со мной и в тот же день вызвал в Москву. На докладе у министра обороны маршала Булганина, в присутствии его первого заместителя маршала Жукова и начальника Генерального штаба маршала Соколовского этот вопрос решен». В течение года «объект-700» подчинялся командиру Беломорской флотилии. Затем Н. Г. Кузнецов приказом за № 00 451 от 12 августа 1955 года вывел этот объект из подчинения флотилии и подчинил начальнику 6-го Управления ВМФ. По заказу 6-го отдела ВМФ в Лаборатории № 2 стала разрабатываться дозиметрическая аппаратура, а совместно с военными моряками начали энергично решаться и другие вопросы в этом направлении.

Утром 21 сентября 1955 года на Северном полигоне было произведено первое в СССР подводное ядерное испытание в губе Черная. Для проведения подводного взрыва боевая часть ядерной торпеды Т-5 мощностью 3,5 килотонны была опущена со специально переоборудованного тральщика на глубину 12

метров. Разумеется, после взрыва боевой корабль разнесло вдребезги.

Вспоминает вице-адмирал Е. А. Шитиков: «Султан встал мгновенно. Встал столб, и тут же вверху начал образовываться гриб. Столб внутри пустой, а стенки — из воды. Большой — белый от внутреннего свечения. Такой белизны я никогда не видел. Мы наблюдали за взрывом с берега, находясь в 7 километрах, без укрепления. Это был склон пологой сопки… Эсминец „Реут“ стоял метрах в трехстах от эпицентра. Он попал на край султана, подскочил и сразу же ушел на дно. С другой стороны, подальше, стоял „Куйбышев“ (эсминец. — *В. Б.),* который остался на плаву, отделавшись серьезными повреждениями…» Уже после первого ядерного взрыва стало ясно, что ядерное оружие наиболее эффективно против больших городов (вспомним Хиросиму), но его действия по боевым кораблям Военно-морского флота менее результативны.

27 февраля 1992 года президентом РФ был подписан Указ «О полигоне на Новой Земле», которым он был определен как центральный полигон страны. Всего на Новой Земле был произведен 131 ядерный взрыв в атмосфере, под водой и под землей, в том числе самый мощный в истории человечества взрыв водородной бомбы мощностью свыше 50 мегатонн на высоте 4,5 километра. По суммарной мощности всех проведенных испытаний полигон на Новой Земле превосходит все другие полигоны мира.

Но уже сегодня очевидно, что Новоземельский полигон и его морской гарнизон, созданный главкомом ВМФ Кузнецовым, играет особую роль в создании ядерного щита России, своеобразного сдерживающего баланса стратегических сил на мировом уровне.

Деятельность адмирала Н. Г. Кузнецова по созданию ядерного щита нашей страны еще требует дополнительного изучения архивов и документов.

В начале 1950-х годов советское ракетостроение под руководством главного конструктора С. П. Королева достигло выдающихся успехов. Была создана баллистическая ракета Р-11 класса «земля — воздух» с мобильным и компактным пусковым комплексом. Установка баллистических ракет на подводных лодках давала возможность приблизить к территории вероятного противника это грозное оружие, значительно повышая его неуязвимость.

Министр ВМФ Н. Г. Кузнецов умел вовремя замечать и использовать все новые достижения и открытия. Он по натуре был новатором. Главком ВМС добивался принятия решения об

установке и испытаниях на флотах первых образцов реактивного оружия. 26 января 1954 года по его предложению было принято постановление Совета министров СССР «О проведении проектно-экспериментальных работ по вооружению подводных лодок баллистическими ракетами…». С. П. Королев доработал ракету Р-11 применительно к флотским условиям, создав первую баллистическую ракету морского базирования Р-11 ФМ. Вот ее-то и предстояло установить и испытать в действии на подводной лодке.

Разработка проекта переоборудования подводной лодки была поручена ЦКБ-16, руководимому Н. Н. Исаниным, будущим академиком и дважды Героем Социалистического Труда. Главком Н. Г. Кузнецов назначил ответственным за проведение этих работ своего заместителя адмирала Л. А. Владимирского.

В конце августа 1955 года все монтажные работы были завершены на заводе «402» (Севмашпредприятие). Еще раньше, в апреле 1955 года, в местечке близ старинного села Ненокса, расположенного неподалеку от Северодвинска, начал создаваться морской ракетный полигон.

Подводная лодка «Б-67» была принята в качестве экспериментальной в состав флота, и на ней подняли военно-морской флаг. 16 сентября 1955 года командир «Б-67» капитан 2-го ранга Ф. И. Козлов повел корабль на первую ракетную стрельбу на вновь созданный морской полигон. В этом походе участвовали Н. Н. Исанин, С. П. Королев, адмирал Л. А. Владимирский. В 17 часов 23 минуты по московскому времени С. П. Королев дал команду «пуск!» и ракета поднялась в воздух. Испытание прошло успешно: пролетев 250 километров, ракета приземлилась в заданном квадрате.

В сентябре 1954 года главком ВМФ утвердил проект оснащения подводной лодки «Б-67» баллистическими ракетами с ядерными боеголовками. 30 декабря 1954 года по представлению Н. Г. Кузнецова было принято постановление правительства «О развертывании работ по созданию ракетных кораблей ВМС».

Забегая вперед, сообщим читателям, что в 1958 году подводную лодку «Б-67» снова переоборудовали, установив только одну шахту с новой пусковой установкой — для отработки запуска баллистических ракет из-под воды. Весь комплекс для подводного старта разрабатывался в специальном КБ под руководством В. П. Макеева, в будущем академика, дважды Героя Социалистического Труда. Ответственным сдатчиком при повторном переоборудовании «Б-67» вновь был северодвинский инженер И. С. Бахтин, который в 1959 году был удостоен Ленинской премии.

В январе 1954 года адмирал Н. Г. Кузнецов добился правительственного решения о переоборудовании крейсера «Адмирал Нахимов» для цроведения экспериментальных пусков противокорабельной ракеты «Стрела».

К сожалению, дальнейшие работы по созданию кораблей-ракетоносцев проходили без участия Николая Герасимовича. Его точка зрения на необходимость создания сбалансированного флота не была принята тогдашним политическим руководством СССР. Началось оснащение ракетами и других кораблей. В ноябре 1955 года главком ВМФ утвердил задание по перевооружению крейсеров проекта 68-бис зенитным ракетным комплексом С-75 «Волхов», а в январе 1955 года и ракетным противокорабельным комплексом «Стрела», который тогда же и прошел испытания.

Вернемся к событиям начала послесталинской эпохи. 15 марта 1953 года сразу после смерти Верховного главнокомандующего Военное и Военно-морское министерство вновь объединились. Вслед за этим наметилась тенденция пересмотра десятилетней программы военного судостроения. Л. П. Берия приказал начать свертывание строительства большого флота. 18 апреля вышло постановление правительства «Об обеспечении строительства легких крейсеров и подводных лодок». Постройка любимых сталинских тяжелых крейсеров прекращалась. Устранение Л. П. Берии с политической арены СССР на некоторое время приостановило процесс свертывания строительства Военно-морского флота. В этих условиях главком ВМС адмирал Н. Г. Кузнецов представил новому министру обороны Н. А. Булганину доклад, в котором изложил свои взгляды на задачи флота в случае войны и предложения по строительству новых боевых кораблей. Он, как и прежде, считал первостепенной необходимостью создание авианосцев противовоздушной обороны с истребительной авиацией для их использования на открытых морских театрах в составе Северного и Тихоокеанского флотов.

Конкретного решения министр обороны не принял, но дал указание подготовить предложения по судостроительной программе. К марту 1955 года план новой кораблестроительной программы на 1956–1965 годы был подготовлен. Наряду с созданием подводных лодок и надводных кораблей с ракетным оружием эта программа предусматривала строительство авианосцев, десантных кораблей, а также кораблей традиционных для советского флота классов, в том числе и крейсеров.

В 1955 году Н. Г. Кузнецов представил министру обороны Маршалу Советского Союза Г. К. Жукову и в ЦК КПСС доклад о необходимости скорейшей разработки для подводных лодок

дальнобойных ракет, комплекса гидроскопических приборов и вычислительной техники для обеспечения их применения.

Это были последние документы, подписанные главкомом ВМФ адмиралом Н. Г. Кузнецовым, сыгравшие затем важную роль в определении дальнейшего направления развития морских систем вооружений…

В апреле 1955 года главком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов представил проект доклада о десятилетнем плане судостроения в ЦК КПСС. Он вновь пытался добиться его предметного обсуждения и принятия решений по насущным флотским проблемам на заседании Президиума ЦК КПСС. Однако ему опять было предложено «не торопиться» и отложить этот вопрос на неопределенное время. Такая позиция высшего партийного руководства во многом объяснялась отношением к нуждам ВМФ, к задачам его развития Н. С. Хрущева. В 1950–1960-е годы судьба вознесла Хрущева на вершину пирамиды власти. Никита Сергеевич — фигура неординарная. Не секрет, что у него было немало отрицательных качеств, которые негативно сказывались на стиле его работы. Адмирал Н. Г. Кузнецов, всегда отличавшийся твердостью, уверенностью в себе, независимостью, способностью отстаивать свою точку зрения, часто вопреки мнению высших должностных лиц уже пострадал за эти качества, но характер его не изменился. Он служил не отдельным личностям, а Отечеству и флоту.

Судостроительная программа, рассчитанная на десятилетие, предполагала строительство кораблей различных классов, в том числе атомных подводных лодок и авианосцев. Напомним читателям, что первый раз правительству она докладывалась еще при жизни И. В. Сталина. Именно тогда и произошел конфликт между наркомом ВМФ Н. Г. Кузнецовым и Н. С. Хрущевым, в то время еще игравшим в руководстве страны второстепенную роль. По свидетельству очевидцев, замечания Никиты Сергеевича были дилетантскими по сути и оскорбительными по форме. Нарком ВМФ не сдержался и при всех посоветовал Хрущеву не соваться в те вопросы, в которых он ничего не смыслит. Н. С. Хрущев запомнил этот инцидент и, придя к власти, в полной мере «отблагодарил» строптивого адмирала.

В мае 1953 года главком ВМС Н. Г. Кузнецов утвердил техническое задание на создание легкого авианосца проекта 85. По его инициативе ЦКБ-17 начало предэскизные проработки авианосца. Эскизный проект выполнили, но он пришелся не ко времени. Н. С. Хрущев считал нецелесообразным строить авианосцы, и, несмотря на настойчивые попытки Н. Г. Кузнецова добиться продолжения работ, проектирование легкого авианосца

в декабре 1955 года было прекращено.

В Севастополе в 1955 году прошли первые испытания ракетного противокорабельного снаряда «Комета», которые подтвердили его высокую боевую мощь.

Самолет-снаряд «Комета» начали создавать сразу после окончания Великой Отечественной войны. К научным работам были привлечены крупные советские ученые, в том числе знаменитый математик, член-корреспондент Академии наук СССР Н. С. Кошляков. Работы проходили в СБ-1. В 1948 году проектирование планера «Комета» было поручено ОКБ-155, которым руководил А. И. Микоян. Непосредственно проектированием ракеты занимался М. И. Гуревич. Много труда и знаний в создании этого оружия вложил С. Л. Берия — сын всемогущего Л. П. Берии.

В январе 1952 года полет на «Комете» выполнил летчик-испытатель Амет-хан Султан. После 150 пилотируемых полетов в мае 1952 года начались беспилотные пуски. В серийное производство эта ракета была запущена в том же 1952 году.

Обратимся к воспоминаниям С. Л. Берии: «На меня, скажем, гораздо большее впечатление произвели испытания нашего снаряда, который буквально прошил крейсер „Красный Кавказ“. В один борт корабля вошел, из другого вышел». Во время пуска самолет-носитель Ту-4 находился в районе мыса Меганом в 80–85 километрах от крейсера. «Комета» попала в борт между дымовыми трубами. Крейсер никто топить не собирался. Тем не менее «Красный Кавказ» затонул через 12 минут после попадания снаряда и лежит на дне моря до сих пор. Заметим, что только после 30 октября 1959 года самолеты-снаряды стали называть крылатыми ракетами. Не трудно представить состояние Н. Г. Кузнецова, только что перенесшего тяжелый инфаркт. Крейсер его молодости, расстрелянный ракетой, ушел в темную пучину. «Архангельский» адмирал почувствовал, что наступает и его черед расправы…

Не устояла от «Кометы» и броня недостроенного тяжелого крейсера «Сталинград». Ракетная стрельба произвела на Н. С. Хрущева большое впечатление. Но на совещании в Севастополе, проходившем тогда же, решался более существенный вопрос — перспективы развития всего Военно-морского флота. Вспоминает адмирал Б. Е. Ямковой, участник севастопольского совещания: «Надо отметить, что десятилетняя программа развития флота, разработанная Н. Г. Кузнецовым, была наиболее совершенной, но популярностью у правительства она не пользовалась… Еще до начала совещания было ясно, что к флоту Никита Сергеевич относится с большим предубеждением.

После визита на боевые корабли он громогласно заявил: „Все это годится для парадов“… На совещании выступал один из командиров соединений и настаивал на строительстве десантных кораблей, какими располагали американцы. Хрущев остановил выступающего: „А зачем нам десантные корабли?“ — „Как зачем! Надо и в Америке водрузить советский флаг“. Тогда Хрущев обратился к Жукову: „Георгий Константинович, у тебя в планах значится завоевание Америки?“ Жуков ответил коротко: „Нет“. „Вот видите, — заключил Хрущев, — раз мы не думаем завоевывать Америку, то и десантные корабли нам не нужны“».

Только спустя годы пришло понимание, что не в экспансии или в экспорте революции дело. И флоту, часть сил которого дислоцируется в закрытых морях, десантные корабли и морская пехота все-таки нужны. Тогда в Севастополе вопросы политики, стратегии и личных отношений переплелись в тугой клубок. Возобладали, к сожалению, не разум, а амбиции и точка зрения уже становившегося непогрешимым Н. С. Хрущева.

Именно в эти годы руководство страны во взглядах на будущую войну ориентировалось на скоротечную ядерную войну с самыми решительными целями. Долгосрочные военно-политические задачи были заменены на чисто военные: «… обороны морских границ и содействие сухопутным войскам на побережье». Главными родами сил стали атомные подводные лодки и морская ракетоносная авиация берегового базирования. Крупным надводным кораблям отводилась вспомогательная роль, а авианосцы были объявлены «оружием агрессии».

Начиная с 1946 года Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов не только сформировал новую концепцию военного кораблестроения, но и стоял у истоков создания ракетно-ядерного флота, был одним из первых, принявших деятельное участие в конкретной работе в самый трудный период, в самом начале пути.

Именно Н. Г. Кузнецов заложил основы нового ракетно-ядерного океанского флота. Не случайно заокеанские противники СССР называли его отцом советской военно-морской мощи. Но в эти же годы стало сказываться влияние нового политического курса страны, которое шло по пути сокращения Вооруженных сил и военных расходов. При этом сухопутные военачальники рассчитывали сэкономить средства, прежде всего за счет дорогостоящего военно-морского строительства. Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов стал вновь неугоден политическому руководству страны. Мавр сделал свое дело, мавр может уходить с политической сцены. Но как? В этом был извечный вопрос…

В верхних эшелонах власти начались новые перестановки. Н. А. Булганин, «злой гений» Н. Г. Кузнецова, становится председателем Совета министров СССР. Подыскивались кандидатуры на должность министра обороны. С этой целью Булганин поочередно вызывал всех маршалов и интересовался их мнением на сей счет. Дошла очередь и до Кузнецова.

«По вашему мнению, кого можно было бы назначить министром обороны?» — спросил Булганин. «Моряки не претендуют на этот пост, — произнес Николай Герасимович, — и я не берусь судить, кого лучше выдвигать из маршалов». — «Думаем вернуть Жукова. Как вы на это смотрите?» — «Когда он станет министром, то прошу вас как-то сказать ему о необходимости более объективного отношения к военно-морскому флоту как виду вооруженных сил», — высказал свое пожелание адмирал Н. Г. Кузнецов. Но Н. А. Булганин, решив свести счеты со строптивым адмиралом, передал Г. К. Жукову, что Кузнецов возражает против его назначения.

Спустя две недели новый министр обороны прямо заявил главкому ВМС: «Так вы, стало быть, выступили против меня? Это вам так не пройдет». Зная крутой нрав Г. К. Жукова и учитывая его полное взаимопонимание с Н. С. Хрущевым, можно оценить последствия интриги Н. А. Булганина.

Работать Н. Г. Кузнецову становилось все труднее и труднее. Хрущев, Булганин и Жуков стояли на пути многих его предложений, в суть проблем Военно-морского флота не вникали. Наступала развязка.

Напряженная работа и постоянное нервное напряжение дали о себе знать: в апреле 1955 года Николай Герасимович перенес инфаркт миокарда. После лечения в госпитале в сентябре-октябре он находился под наблюдением врачей в Крыму в санатории «Нижняя Ореанда». За главнокомандующего остался адмирал С. Г. Горшков, недавно переведенный в заместители главкома с должности командующего Черноморским флотом.

Тяжелое состояние Н. Г. Кузнецова и тревога врачей за его здоровье поставили вопрос об уходе его с должности. Вот как описал эту ситуацию сам адмирал: «Я перенес инфаркт. Доктора предписали ограниченную продолжительность работы. Обдумав и учтя все равно не клеящиеся (без просвета) отношения с Жуковым, я сам обратился к нему с просьбой освободить меня с поста заместителя министра обороны и использовать на меньшей работе. Это было расценено как мое нежелание работать с Жуковым…» Однако рапорт остался без ответа. А вскоре последовала вопиющая по своей несправедливости опала. С Н. Г. Кузнецовым расправились жестоко, последовала отставка,

которая была обставлена так, чтобы унизить заслуженного флотоводца, уничтожить его морально. События происходили по восходящей репрессивной линии. А теперь все по порядку.

13 октября 1955 года в Севастополь на торжественное заседание, посвященное 100-летию героической обороны города в 1854–1855 годах, прибыло правительство страны. Флотское начальство представляли Н. Г. Кузнецов, который лечился в одном из крымских санаториев, и С. Г. Горшков, исполнявший в то время обязанности главкома. Н. С. Хрущев, вручавший городу орден, остался всем доволен. Ему нравились корабли, порядок на флоте и в главной базе, нравился сам Севастополь и его жители.

А вскоре, поздним вечером 29 октября, в Севастополе произошла трагедия. Подорвался и погиб линкор «Новороссийск», унеся с собой сотни человеческих жизней. Узнав об этом, Николай Герасимович прервал лечение и уже следующим утром, 30 октября, прибыл в Севастополь и принял активное участие в работе правительственной комиссии, возглавляемой заместителем председателя Совета министров СССР В. А. Малышевым.

17 октября комиссия завершила свою работу и подписала доклад, который заканчивался такими словами: «Прямыми виновниками гибели значительного количества людей и линкора „Новороссийск“ являются: Командующий Черноморским флотом вице-адмирал Пархоменко, и.о. Командующего эскадрой контр-адмирал Никольский и и.о. командира линкора капитан 2-го ранга Хуршудов.

Прямую ответственность за катастрофу с линкором „Новороссийск“ и особенно за гибель людей несет также и член Военного Совета Черноморского Флота вице-адмирал Кулаков».

В декабре 1955 года командующим Черноморским флотом был назначен адмирал В. А. Касатонов. Он внимательно изучил все материалы катастрофы: состояние корабля, подготовку личного состава, место гибели линкора и его состояние после взрыва, а также организацию и ход траления Севастопольской бухты от неконтактных мин за предыдущие десять лет, установку штатных бочек для швартовки кораблей, охрану бухты и разведывательные документы. Адмирал В. А. Касатонов пришел к заключению, что прав Н. Г. Кузнецов, сделавший запись в своей записной книжке за 1955 год: «До сих пор для меня остается загадкой, как могла остаться и отработать старая немецкая мина, взорваться обязательно ночью и взорваться в таком самом уязвимом месте корабля. Уж слишком это невероятно». Командующий Черноморским флотом В. А. Касатонов считал, что вероятной причиной севастопольской трагедии стала диверсия.

До сих пор эта загадка остается неразрешенной. Многие современные исследователи склонны считать, что гибель линкора «Новороссийск» произошла благодаря тщательно проведенной диверсии. Имеются и другие мнения морских специалистов, что причиной гибели линкора стала немецкая мина «RMH», в которой отработал механизм срочности.

Во многих публикациях утверждается, что Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов был снят с должности первого заместителя министра обороны СССР в связи с гибелью «Новороссийска». Это не совсем так. Ю. В. Федотов, работавший многие годы в управлении кадров ВМФ, внимательно изучил все документы, касающиеся отставки Кузнецова. Приведем выдержки из некоторых опубликованных им материалов личного дела адмирала. «Справка. Постановление Президиума ЦК КПСС от 8 декабря 1955 года (протокол № 172). За неудовлетворительное руководство Военно-Морским Флотом Первый заместитель Министра обороны СССР и Главнокомандующий ВМФ Адмирал Н. Г. Кузнецов снят с занимаемой должности и зачислен в распоряжение Министра обороны СССР»; «Справка. Постановлением Совета Министров Союза ССР № 2049–1108сс от 8.12.1955 года за неудовлетворительное руководство Военно-Морским Флотом Кузнецов Н. Г. снят с должности и зачислен в распоряжение Министра Обороны»; «Указ Президиума Верховного Совета СССР „О снижении в воинском звании Адмирала Флота Советского Союза Кузнецова Н. Г.“. За крупные недостатки по руководству флотами и как не соответствующего по своим деловым качествам званию Адмирала Флота Советского Союза Кузнецова Н. Г. снизить в воинском звании до вице-адмирала. Председатель Президиума Верховного Совета СССР К. Ворошилов, секретарь Президиума Верховного Совета СССР Н. Пегов, 7 февраля 1956 года». Более оскорбительных формулировок и чудовищных решений по отношению к легендарному флотоводцу трудно придумать. «Больше всего я удивлен и даже возмущен тем, — писал позднее Н. Г. Кузнецов, — что для своего личного благополучия и карьеры Горшков подписал вместе с Жуковым документ, в котором оклеветаны флот в целом и я. У меня не укладывается в голове тот факт, что С. Г. Горшков не остановился перед тем, чтобы возвести напраслину на флот в целом, лишь бы всплыть на поверхность при Хрущеве…»

Возмущенный, оскорбленный и униженный Николай Герасимович писал в Президиум ЦК КПСС: «Не будучи совершенно осведомленным о причинах своего наказания, я просил ознакомить меня с документами, меня касающимися, но… такой возможности так и не получил».

Более того, на этот раз Н. Г. Кузнецова наказали и по партийной линии, о чем ему стало известно лишь спустя… 12 (!) лет. За что наказали? Ответа никто не знает до сих пор…

Сегодня можно с уверенностью сказать, что в расправе с адмиралом Н. Г. Кузнецовым принимали самое непосредственное участие Н. С. Хрущев, Н. А. Булганин, Г. К. Жуков и С. Г. Горшков.

Решающую роль в судьбе Н. Г. Кузнецова сыграл его непосредственный начальник министр обороны СССР Г. К. Жуков. Мы знаем Георгия Константиновича Жукова как полководца Великой Отечественной войны. Его заслуженно сравнивают с великими полководцами России А. В. Суворовым и М. И. Кутузовым. Он член Ставки Верховного главнокомандования, первый заместитель наркома обороны и заместитель Верховного главнокомандующего, Маршал Советского Союза, четырежды Герой Советского Союза, дважды награжден высшим военным орденом «Победа». Народ и государство в полной мере оценили заслуги маршала Победы и воздали ему честь.

Однако мало кто знает, что Г. К. Жуков был нелегким человеком, отличавшимся чрезмерным властолюбием, мстительностью, завистливостью к чужой славе, самовлюбленностью. Об этих негативных качествах полководца позднее упоминали в своих мемуарах почти все маршалы — участники Великой Отечественной войны.

Биограф Г. К. Жукова, военный историк В. О. Дайнес, точно и справедливо описал взаимоотношения полководца и флотоводца Великой Отечественной войны: «Нескладно выстраивались отношения (правильнее сказать, совсем не выстраивались) Георгия Константиновича с Военно-Морским Флотом, с его всенародно признанным командующим адмиралом Н. Г. Кузнецовым. Наверное, не суждено природному крестьянину понять психологию моряка. Жалко… С именем Кузнецова связаны героическая оборона Одессы, Севастополя, бессмертные подвиги морских десантов, „черных бушлатов“…»

А вот как сам «опальный» адмирал оценивает человеческую драму двух героев — творцов Победы.

«Я не могу не сказать несколько слов о знакомстве и моих отношениях с маршалом Жуковым, — пишет в своих мемуарах Н. Г. Кузнецов. — Это, бесспорно, талантливый полководец. О Жукове я попутно вспоминаю потому, что от него зависело много как в моей личной судьбе, так и в деле развития флота. Он не любил флот. На мое замечание о неудачных взаимоотношениях армии и флота он искренне ответил: „Это не имеет ровным счетом никакого значения“. В этих словах весь Жуков по части его

интересов к флоту… Исторически мы знаем ряд примеров, когда талантливые полководцы не годились в начальники штабов или недооценивали флот. Так было с Наполеоном, Гинденбургом и другими».

Именно этой недооценкой роли военного флота во многом объясняется неприязненное отношение Г. К. Жукова к Н. Г. Кузнецову. Кроме того, начальника Генштаба раздражали инициативность и самостоятельность молодого наркома ВМФ, проявившиеся в полной мере еще накануне войны. Сейчас часто говорят и пишут о том, что за все решения, принимавшиеся в начале войны, несет ответственность только И. В. Сталин, а министр обороны С. К. Тимошенко и начальник Генштаба Г. К. Жуков лишь выполняли его волю. Но был и другой пример. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов выдержал испытание на смелость и государственную мудрость — под свою персональную ответственность ввел готовность № 1 на всех флотах. И как результат — флоты первый день войны встретили во всеоружии. Г. К. Жуков в силу своего характера всю жизнь не мог забыть героическое решение флотоводца.

Я бы еще добавил, что сухопутный и морской самородки обладали мощными, богатырскими, кремневыми характерами, которые при столкновениях высекали искры и пламя, на радость многочисленным недругам крупнейших военачальников Великой Отечественной войны…

Решающую роль в увольнении Н. Г. Кузнецова сыграл Н. С. Хрущев, который постоянно «подогревался» министром обороны. Постановления ЦК КПСС и Совмина об отставке легендарного адмирала были приняты на основании доклада, представленного руководством Министерства обороны 29 ноября 1955 года: «…Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов неудовлетворительно руководил флотами, неправильно оценивал роль флота в будущей войне, допустил ошибки во взглядах и в разработке направлений строительства и развития флота и упустил подготовку руководящих кадров…»

Здесь уместно привести строки из книги Б. А. Каржавина. «Как ни горько сознавать, — отмечает исследователь, — но формулировки „неудовлетворительно руководил флотами“, „допустил ошибки во взглядах и в разработке направлений строительства и развития флота“ и другие — родились в канцелярии исполняющего обязанности Главнокомандующего ВМФ, ориентировавшегося на развитие подводных лодок», то есть появились по инициативе адмирала Горшкова. Да, Сергей Георгиевич быстро разобрался в обстановке, поддержал министра обороны и тем самым не только ушел от ответственности за

гибель линкора «Новороссийск», но и расчистил себе путь для служебного роста.

«Опальный» адмирал с горечью писал о своем преемнике С. Г. Горшкове: «Мне думается, нужно иметь низкие моральные качества, чтобы в погоне за своим благополучием не постесняться оклеветать своего бывшего начальника, который когда-то спас его от суда после гибели эсминца „Решительный“ на Дальнем Востоке».

Н. С. Хрущев год спустя еще более изощренно расправился со своим «другом» — Г. К. Жуковым. Сразу после окончания октябрьского (1957 г.) Пленума ЦК КПСС, на котором Маршал Советского Союза Г. К. Жуков был смещен с поста министра обороны и выведен из состава Президиума ЦК КПСС, Н. С. Хрущев провел совещание в Министерстве обороны. Г. К. Жукова обвинили в нескромности и «бонапартизме», укорив его книгой о поездке в Индию и несколькими картинами фронтовой тематики, на которых он был изображен. В своем выступлении перед военачальниками Н. С. Хрущев также не упустил случая «лягнуть» бывшего главнокомандующего: «Два года тому назад Кузнецов внес проект строительства флота на 10 лет. Мы его отклонили, а он устроил шум… Крейсера с артиллерией нам не нужны. Авианосцы американцы строят потому, что их дело вершить свои дела через океан. Но Кузнецов дела не знал, а претензии имел очень большие. Мы разобрались и сняли дурака!»

Уровень знаний Н. С. Хрущева о Военно-морском флоте был такой, что он не отличал торпедные катера от противолодочных кораблей, требовал создания «надводных ракетных катеров с подводными крыльями». Если Сталин увлекался тяжелыми крейсерами, то Хрущев, наоборот, уверовал в ракеты и подводные лодки и считал, что надводные корабли и крейсеры изжили себя.

Известно также, что, будучи в Ленинграде, Н. С. Хрущев с пренебрежением называл крупные надводные недостроенные корабли «кузнецовскими» и говорил, что и готовые они «нужны только для парадов». Для Военно-морского флота СССР настал очередной «черный период». В это время в стадии строительства находились семь крейсеров типа «Яков Свердлов». Будучи в высокой степени готовности (80–90 %), эти боевые корабли отвечали всем требованиям того времени. Все семь крейсеров были разрезаны на металлолом.

Новый главком адмирал С. Г. Горшков отказался от планов создания океанского флота «опального» адмирала. В декабре 1955 года работы по легкому авианосцу проекта 85 были прекращены. Именно тогда была заложена хроническая несбалансированность отечественного Военно-морского флота.

Его кораблям приходилось выполнять поставленные задачи все дальше и дальше от своих берегов, а из-за категорического нежелания строить авианосцы флот оказался без прикрытия с воздуха.

Ликвидируется Амурская флотилия, а ее мониторы с современными орудиями также пущены на металл. Подобная участь постигла и другие вполне исправные корабли, необходимые флоту. Морские самолеты Ил-28 были разложены с убранными шасси на взлетных полосах и рулежных дорожках и безжалостно раздавлены гусеничными тракторами. Историки и экономисты еще не подсчитали, во что обошлись эти «новшества» Никиты Сергеевича нашему государству.

Сомневаться в достоверности этих фактов не приходится. Сохранилось немало свидетельств того, насколько наивно и вместе с тем категорично высказывался Хрущев о флоте. Вот один из таких примеров. «По инициативе Н. С. Хрущева были пущены на металлолом крупные военные корабли, — пишет популярная центральная газета „Аргументы и факты“. — Когда во время визита в США ему показали большой авианосец, Хрущев заметил: „Военные корабли хороши лишь для того, чтобы совершать на них поездки с государственными визитами. А с точки зрения военной… теперь они лишь хорошие мишени для ракет! Мы в том году пустили на слом свои почти законченные крейсера…“» Авианосцы были объявлены «оружием агрессии и разбоя». Вскоре Н. С. Хрущев удостоверился в своей полной некомпетентности, когда у него во время Карибского кризиса возникла идея сопровождать транспорты военными кораблями. С. Г. Горшков, с молчаливого согласия которого уничтожался крупный надводный флот, стоивший, между прочим, миллиарды рублей советским налогоплательщикам, не смог найти кораблей с такой автономностью и дальностью плавания. Жизнь — суровая штука, и она полностью подтвердила правоту взглядов адмирала Н. Г. Кузнецова о необходимости иметь сбалансированный флот. Наша страна в срочном порядке стала заниматься строительством крейсеров, авианосцев, противолодочных кораблей и десантных судов.

Уже находясь в отставке, адмирал Н. Г. Кузнецов с горечью рассуждал в своих мемуарах: «Я не стану повторять, что лишь разумное и научно обоснованное сочетание различных родов морских сил и классов кораблей может обеспечить выполнение задач, стоящих перед флотами… Мне думается, что не стоит делать крена в сторону „основ основ“ — будь это атомные подводные лодки или ракетные корабли, не следует противопоставлять один класс кораблей другому или отдавать

особое предпочтение какому-либо из них. Правильное соотношение всех классов кораблей, исходя из задач, стоящих перед тем или иным флотом, является наиболее разумным решением флотской проблемы».

В дальнейшем развитие отечественного Военно-морского флота подтвердило правоту Н. Г. Кузнецова. В 60-е годы Советский Союз уделял основное внимание созданию атомного и дизельного подводного флота, использованию новых крылатых и зенитных ракет, создаваемых нашей промышленностью для береговой обороны ВМФ.

Во время правления страной Л. И. Брежнева в советском правительстве образовался триумвират единомышленников, проявивших инициативу в формировании предполагавшегося еще адмиралом Н. Г. Кузнецовым сбалансированного по родам и классам кораблей океанского флота. Назовем их имена — министр обороны СССР А. А. Гречко, министр судостроительной промышленности Б. Е. Бутома и, как справедливо написали Д. В. Курочкин и А. Н. Соколов, авторы книги «Авианесущие корабли России», «вдруг прозревший» главком ВМФ С. Г. Горшков. Благо «дорогой Леонид Ильич», не сильно разбиравшийся в вопросах флота, не очень-то вмешивался в его создание. Идея создания сбалансированного флота была положена в основу начатой в 1968 году разработки проекта очередного плана военного кораблестроения на 1971–1980 годы.

Сбылись мечты «архангельского» флотоводца: только за эти годы было построено пять авианесущих кораблей. За год до своей смерти Николай Герасимович с большим сожалением писал: «Теперь, когда пишутся эти строки, мои взгляды на различные классы кораблей оправдались. Вариант сбалансированного флота с подводными и надводными кораблями признан сейчас самым разумным». Древнегреческий мудрец Софокл однажды изрек: «Время все видит, все слышит и все раскрывает». Думаю, что это изречение соответствует истине…

Судьба не баловала наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова. В его морской карьере были и блестящие победы, и горькие поражения, и триумфы, и падения. Часто власти поступали с ним чудовищно несправедливо. Но ничто не смогло сломить «архангельского» адмирала. Именно в испытаниях отчетливо проявлялись сила духа и характер этого замечательного человека и флотоводца.

Глава 15
Москва слезам не верит

Судьба Николая Герасимовича была насыщена самыми неожиданными поворотами и жизненными эпизодами. Так, в нарушение всех законов, в 51 год, в зените морской и народной славы, умудренный военным опытом флотоводец Николай Герасимович Кузнецов был навсегда отлучен от любимого и единственного дела всей жизни. С ним вновь поступили по-сталински, еще раз на три ступени, понизили в воинском звании.

Никаких публичных сообщений по этому факту ни в открытых документах, ни в печати не последовало. Неожиданное для народа и никак не прокомментированное государственное решение попало в контекст с другими событиями тех бурных лет, вызвало массу предположений и догадок. Читателю напомню, что все это случилось за месяц до открытия XX съезда партии, который принял решение о преодолении культа личности Сталина и его последствий. «Москва слезам не верит, — с печалью констатировал Н. Г. Кузнецов в своих записках. — Но нужно было все-таки не потерять равновесия… Трезво рассудив обо всем происшедшем, найти себя для дальнейшей жизни…»

Николай Герасимович в большой тетради, подаренной ему к Новому, 1957 году женой, сделал такую запись: «У безработного — рабочая тетрадь». Этой записью он как бы открыл первую страницу своей новой жизни.

Вскоре опальный адмирал оправился от болезни. Лечащие врачи-профессора — Мясников, Волынский, Бакулев — настоятельно советовали ему жить за городом. Прежнюю дачу пришлось освободить — ее отдали новому главкому, Кузнецовы сняли в Раздорах в аренду деревянный домик. Платили за все — уголь, свет, газ, телефон и воду. Чтобы ездить в город, Николай Герасимович купил автомобиль «победа». На это ушли все финансовые накопления военно-морского министра. Содержать большую квартиру на улице Грановского было уже не по средствам, поэтому Кузнецовы переехали в меньшую на улице Горького.

Самым близким и любимым человеком всегда была супруга Н. Г. Кузнецова — Вера Николаевна. Природа наделила ее редким даром — умением создать в доме атмосферу добра и радушия. Она ненавязчиво и в то же время последовательно помогла Николаю Герасимовичу взяться за публицистику, создала все условия для его плодотворной работы. Все семейные заботы

легли на ее хрупкие женские плечи. Кузнецовы воспитали достойных сыновей. Виктор окончил Нахимовское училище и Высшее военно-морское инженерное училище имени Дзержинского. Как и его отец, он стал морским офицером. Многие годы работал в научно-исследовательских учреждениях ВМФ. В звании капитана 1-го ранга вышел в отставку. Младшие его братья брали с него пример, оба учились в Нахимовском училище. Николай впоследствии стал гражданским специалистом, окончил Московский энергетический институт, многие годы работал ведущим сотрудником Института атомной энергии. Самый младший — Владимир окончил высшее военное училище, служил офицером в различных уголках нашей страны. В настоящее время он работает в Центральном музее Великой Отечественной войны на Поклонной горе, является президентом Общественного фонда содействия и увековечения памяти Адмирала Флота Советского Союза Николая Герасимовича Кузнецова.

Продолжим рассказ о жизни «опального» адмирала.

Жили Кузнецовы постоянно на даче. Жили более чем скромно. Николай Герасимович получал «неперсональную» пенсию — 300 рублей. Положенные ему ранее льготы отменили. Однажды военкомат безжалостно и бесстыдно его травмировал письмом, что ветераном Великой Отечественной войны он не является. Вот какие горькие слова написал Николай Герасимович в своей записной книжке за 1966 год: «Сегодня был в Польском посольстве. Вручили медаль за Испанию. За последние годы я получил три медали за Испанию и ни одной за защиту своей Родины. Ну, кто что заслужил, то и получает!..» Отставка Николая Герасимовича и вся его дальнейшая жизнь были обставлены так, чтобы не только наказать его, но и унизить, уничтожить морально. Жестокое время и жестокие люди, которые вершили эти деяния! Заслужил ли это прославленный советский флотоводец? Об этом судить читателям. Назовем имена «вершителей судьбы» «архангельского» адмирала…

Все чаще Николай Герасимович садился за письменный стол. Большого литературного опыта у него не было. Первым делом он освоил пишущую машинку. Попробовал заняться переводами. Начал воплощать свою давнюю мечту — изучить английский язык. Позднее он объяснял: «Дело в том, что интересная литература, многие документы по нашей флотской специальности изданы главным образом на этом языке». Кузнецов наметил для себя программу изучения английского языка. Слушал магнитофонные записи выступлений Бернарда Шоу, добросовестно выполнял задания радиоуроков. Однако вскоре он

пришел к выводу, что лучше старого метода, проверенного еще в молодости, ничего нет. У кровати появились полоски бумаги с английскими словами. Заучивал, повторял, зубрил… Мир не без добрых людей. На помощь пришел профессиональный переводчик Н. Ф. Харитонов. Еще будучи молодым офицером, он познакомился с известным тогда уже всей стране военным флотоводцем Н. Г. Кузнецовым в Ялте на Крымской конференции. Потом был Потсдам…

Прилежный ученик занимался ежедневно по три-четыре часа. Упорная и повседневная работа над собой позволила ему довольно быстро добиться успеха. В записных книжках тех лет появилась запись: «Читаю английские журналы уже давно, свободно понимаю их. Это мое большое достижение. За семь-восемь месяцев сделано очень много. По сути дела, изучил язык. Очень много читаю». Об увлечении Николая Герасимовича английским языком знали друзья и знакомые. Однажды его попросили перевести статью лейтенанта Д. Кирчнера «Будущее гидросамолета». Кузнецов с охотой взялся за эту работу, флотская тема всегда интересовала его. Перевод шел туго. Смысл статьи был ясен, а вот профессионального перевода не получалось. Вновь брался за словарь, шлифовал фразы, советовался со специалистами. В редакции остались довольны переводом сложной статьи и предложили новую работу. Вскоре он дал вторую жизнь на русском языке статьям капитан-лейтенанта США Дж. Стронга «Освоение Арктики», П. Галлуа «Являются ли атомные подводные лодки-ракетоносцы полноценным оружием устрашения?», книге командира американской подводной лодки «Скейт» Джеймса Калверта «Подо льдом к полюсу». Книга «Подо льдом к полюсу» привлекла внимание «военного переводчика» Кузнецова тем, что она написана кадровым офицером военно-морского флота США, совершавшим походы под мощным ледовым панцирем Северного Ледовитого океана. Он детально и профессионально перевел описание устройства атомного подводного исполина, не прошла незамеченной и «арктическая стратегия» американского автора. В 1962 году Военное издательство Министерства обороны выпустило эту книгу 15-тысячным тиражом. Это стало своего рода ответом «опального» адмирала его немногочисленным оппонентам по вопросу строительства советских атомных подводных лодок. Дробный стук пишущей машинки наводил соседей по даче на мысль, что отставной адмирал печатает мемуары. А он заканчивал перевод книги Ч. Нимица и З. Поттера «Война на море»…

Нетрудно заметить, что все статьи и книги, которые переводил Н. Г. Кузнецов, были одной тематики — военно-

морской. Отлученный от военно-морского флота, он оставался верным ему и продолжал оказывать военным морякам посильную помощь, знакомя их с путями развития и уровнем боевой подготовки флотов США и Англии.

Академик-историк и дипломат И. М. Майский, с которым у Н. Г. Кузнецова еще со времен Великой Отечественной войны установились дружеские отношения, настоятельно рекомендовал ему взяться за написание мемуаров по испанским событиям. В Институте истории АН СССР была создана «Испанская группа» из участников революционных боев в Испании 1936–1939 годов. С весны 1957 года Н. Г. Кузнецов вошел в эту группу.

Предстояла большая работа, которая осложнялась тем, что Н. Г. Кузнецова не допускали к архивам. Пришлось полагаться только на свою память, записные книжки и фотографии, которых от тех грозных событий осталось немало.

Вспоминает его жена Вера Николаевна: «Николай Герасимович рассказывал истории, которые поражали меня яркостью красок: о Валенсии с ее великолепными праздниками и танцами испанских крестьян на площадях; о Барселоне, где он повидал бой быков на громадной арене и всю подготовку к бою; о Толедо с картинами Эль Греко и Прадо с творениями Веласкеса, красочными гобеленами Гойи. Я слушала и ясно видела этот желтый песок и синее небо… С поразительной точностью он вспоминал эпизод, место встречи, год, называл имя человека, припоминал его своеобразные черточки. Глаза его светились, лицо озарялось улыбкой». Недаром свой первый очерк об Испании он назвал «Испания в сердце». Большой запас наблюдений, знание жизни, встречи с интересными людьми (Антонов-Овсеенко, Карахан, Кольцов, Прието, Ибаррури) делали беседу весьма интересной и глубокой.

В 1957 году в Москве вышел сборник «Из истории освободительной борьбы испанского народа», подготовленный Институтом истории АН СССР. Он открывался статьей «Испанский флот в национально-революционной войне 1936–1939 гг.». Статья принадлежала перу Н. Г. Кузнецова, но подписался он, в силу известных обстоятельств, псевдонимом Н. Николаев. «Испанскую» книгу ученые-историки, обществоведы, студенты встретили с восторгом, она стала первой ласточкой в ряду подобных изданий. «Опальный» писатель-историк впервые показал деятельность советских специалистов в Испании, многие из которых впоследствии были репрессированы: Г. М. Штерна, руководившего добровольцами на сухопутных фронтах, главного советника авиации Я. В. Смушкевича, первого посла в осажденной республике М. И. Розенберга, военного атташе В. Е. Горева,

начальника штаба морской базы С. С. Рамишвили, морского советника В. П. Дрозда и других. Автор не забыл представить боевую деятельность своих испанских «товарищей по оружию»: командующего республиканским флотом М. Буиса, морского министра И. Прието, командующего ВВС И. Сиснероса, командира флотилии В. Рамиреса. А Н. Г. Кузнецов, можно с уверенностью сказать, стал пионером этой темы в Советском Союзе. За первой статьей об Испании последовали вторая, третья… Эти работы мы цитировали в главе «Дон Николас», рассказывающей об испанском периоде жизни Кузнецова.

В эти годы адмирал Н. Г. Кузнецов выработал особый ритм жизни. Он был «жаворонком». И наиболее плодотворно работал Николай Герасимович по утрам. Печатал сразу на машинке, но перечитывал на другой день. Бывало, чисто напечатанный материал он перечеркивал, а иногда выкидывал страницу и печатал вновь. Затем уже к переработанной странице он не возвращался и продолжал писать и печатать дальше.

Так день за днем, строчка за строчкой появлялись статьи, книги, воспоминания. Всегда первым человеком, кому он прочитывал вслух эпизоды и сюжеты своих работ, была его жена Вера Николаевна.

С увлечением Николай Герасимович перечитывал и отечественных историков — Н. М. Карамзина, В. О. Ключевского, С. М. Соловьева. Любимым его поэтом был А. С. Пушкин. Один из томиков этого поэта всегда лежал на его письменном столе. «Евгения Онегина» «архангельский» адмирал перечитывал по многу раз, многие стихи Пушкина знал наизусть.

Николай Герасимович всегда был в курсе событий в стране и за рубежом. Читал газеты, смотрел отдельные передачи по телевидению. Часто предвидел события внутренней и внешней жизни страны задолго до их свершения.

Одевался отставной адмирал аккуратно, на даче и дома к столу всегда выходил в костюме. Любил носить старые вещи, к новым долго не мог привыкнуть.

Как и прежде, дом Кузнецовых всегда был открыт для друзей. У адмирала бывали люди самых разных профессий, разных жизненных интересов: Маршал Советского Союза С. М. Буденный и прославленный летчик-испытатель В. К. Коккинаки, адмиралы Ю. А. Пантелеев и С. Г. Кучеров, академик-дипломат И. М. Майский и народный артист Советского Союза И. С. Козловский, часто заглядывали «на огонек» командующие флотами и флотилиями, командиры боевых кораблей, близкие и дальние родственники.

Кузнецовы всегда всех радушно принимали, невзирая на

ранги, посты и должности.

В 1963 году Н. Г. Кузнецов написал статью «Вся жизнь флоту», которую посвятил своему заместителю, безвременно погибшему адмиралу Л. М. Галлеру. Это был смелый шаг, так как времена «оттепели» уходили в прошлое. Слово легендарного наркома флота о замечательном друге и наставнике, мудром флотоводце, погибшем в сталинско-бериевском застенке, прозвучало смело и сердечно. «Жизнь Л. М. Галлеру вернуть невозможно, — писал Н. Г. Кузнецов, — но его честное имя должно занять место в истории советского Военно-морского флота, которому он отдал все свои силы». Обидно было только за то, что в стране вводилась жесткая цензура. На корректуре статьи «Военно-исторического журнала» «опальный» адмирал прочитал резолюцию главкома ВМФ С. Г. Горшкова: «Не печатать, прославляет себя. С. Горшков». Но члены редколлегии, к счастью, нашли в себе смелость проигнорировать этот запрет и статью опубликовали. Следует заметить, что имя адмирала Н. Г. Кузнецова сознательно замалчивалось в печати. Так, даже в третьем издании монографии «Краснознаменный Тихоокеанский флот», вышедшем в Москве в 1981 году, Н. Г. Кузнецову посвящено всего лишь три строки. И это несмотря на то, что он становился командующим Тихоокеанским флотом дважды…

Два следующих очерка Н. Г. Кузнецова были посвящены жертвам культа личности Сталина: первый — командующему Черноморским флотом И. К. Кожанову, второй — легендарному маршалу В. К. Блюхеру. В дальнейшем он возвратил доброе имя незаслуженно репрессированным в разные годы флотским начальникам, с которыми ему приходилось вместе служить: В. М. Орлову и Р. А. Муклевичу. Опубликовал интересные очерки о своих заместителях И. В. Рогове, Л. А. Владимирском и других.

Особое значение адмирал Н. Г. Кузнецов придавал своим публикациям о Великой Отечественной войне. В 1965 году увидели свет восемь его работ: о первом налете балтийских летчиков на Берлин, воспоминания о Крымской и Берлинской конференциях глав правительств стран-союзников, а также записки о довоенном периоде деятельности ВМФ. Расширился диапазон научных, научно-популярных и литературных журналов, с которыми сотрудничал Николай Герасимович, — «Вопросы истории», «Военно-исторический журнал», «Нева», «Октябрь»… Каждое издание имело свой круг читателей, людей разных положений, профессий, интересов и взглядов. «Вспоминая прошлое, нужно смотреть в будущее», — любил повторять «архангельский» адмирал.

В эти годы Н. Г. Кузнецов берет следующий рубеж — работает

над двумя книгами. Книга «Накануне» писалась легко и радостно. Она стала единственными в своем роде мемуарами советского флотоводца за период с 1919 по 1939 год. Позднее адмирал флота В. Чернавин вспоминал: «Помню, какой популярностью пользовалась его первая книга „Накануне“, вышедшая в 1966 году и сразу ставшая библиографической редкостью. Я с огромнейшим трудом приобрел ее… В какой дом флотского офицера, бывало, ни зайдешь — хозяин, если имел „Накануне“, показывал эту книгу с величайшей гордостью». «Опальный» адмирал предполагал, что ее издание будет связано с немалыми трудностями, — невозможно было избежать цензуры и повышенного внимания к его творчеству со стороны Хрущева и Горшкова. Кузнецов как опытный тактик предпринял обходной маневр. Рукопись отставной адмирал принес главному редактору журнала «Октябрь» В. А. Кочетову, с которым его связывали дружеские отношения. Мемуары флотоводца были правдивы и остры. Редакция приняла решение напечатать отдельные главы. Так в трех номерах журнала «Октябрь» появились воспоминания Н. Г. Кузнецова «Перед войной». В этой работе прослеживается жизненный путь адмирала, начиная с босоногого детства в далекой архангельской деревушке и заканчивая событиями начала Великой Отечественной войны. Автор впервые правдиво осветил напряженный период становления советского Военно-морского флота и подготовку его к предстоящей войне. Ему удалось нарисовать замечательные портреты своих современников, одни из которых занимали скромные посты, другие командовали флотами и флотилиями. Позднее «архангельский» адмирал так оценил свой труд: «Мои воспоминания — это не детальный анализ предвоенного периода и даже не исторический очерк, а лишь обыкновенные человеческие раздумья. И если они побудят читателя глубже осмыслить события тех лет, я буду считать, что труд мой не прошел даром…»

1966 год выдался на редкость «урожайным». Н. Г. Кузнецов опубликовал шесть статей и две книги: «На дальнем меридиане» и «Накануне». Книга «Накануне» имела особенно большой успех и позже несколько раз переиздавалась. В 1967 году совет Военно-научного общества при Центральном доме Советской армии провел по ней читательскую конференцию. Видные специалисты отмечали, что труд адмирала Н. Г. Кузнецова выходит за рамки жанра мемуаров и является исследованием, содержащим материалы большой исторической важности. Адмирал С. Г. Кучеров отметил, что «книга поучительна и многие вопросы в ней поставлены смело». Контр-адмирал в отставке Н. А. Бологое

подчеркнул практическую ценность и актуальность работы.

В 1968 году известный советский писатель К. М. Симонов написал об этом труде: «Книга Кузнецова, на мой взгляд, дает очень убедительное представление о том, какое место занимает армия и флот в жизни всей страны, в умах и в сердцах людей».

Более десяти статей Н. Г. Кузнецова опубликовано в «Военно-историческом журнале». Николай Герасимович всегда писал статьи и книги сам, не прибегая к услугам литобработчиков, писателей и журналистов. Редакторы и сотрудники «Военно-исторического журнала» отмечали, что сами писали мемуары только два крупных военачальника — Маршал Советского Союза А. М. Василевский и адмирал Н. Г. Кузнецов. Капитан 1-го ранга в отставке, бывший редактор «Военно-исторического журнала» по вопросам истории Военно-морского флота В. Воробьев сохранил письма легендарного флотоводца. Вот выдержка из одного письма: «…Как договорились, посылаю доработанную и исправленную по замечаниям В. Н. Алексеева рукопись (в то время адмирал В. Н. Алексеев, Герой Советского Союза, был первым заместителем начальника Главного штаба ВМФ. — *В. Б.)*. Прошу перепечатать ее за мой счет, чтобы не задерживать над ней работу. Учитывая Ваши сомнения о размерах рукописи, при исправлении я ее немного сократил.

Даты мною проверены, но если будут сомнения, я еще раз проверю через историческую группу. 22.01.73 г. С приветом, Кузнецов».

«Талантливый флотоводец, — писал позднее о Николае Герасимовиче Кузнецове В. Воробьев, — энциклопедически образованный человек, он владел даром предвидения, чувством нового и твердо отстаивал свою позицию, невзирая на авторитеты. Это был русский интеллигент в самом высоком понимании этого слова».

Под этими словами могли бы подписаться многие, кому довелось общаться с легендарным флотоводцем.

Его соратник и частый оппонент адмирал И. С. Исаков вынужден был признаться: «Хотел ты того или не хотел — ты оказался первым историографом ВМФ с позиций не только ведомственных, но и государственных… Значение написанного тобой будет расти с годами». Прав был Иван Степанович.

В 1971 году «Военным издательством» была опубликована третья книга Н. Г. Кузнецова — «На флотах боевая тревога», осветившая суровые годы войны в 1941–1943 годах. Эта работа интересна тем, что автор поделился с читателями сведениями и фактами, которые ранее не публиковались. О них мог поведать только руководитель-флотоводец, занимавший в годы войны

высший пост в Военно-морском флоте. Автор описал обстановку в Наркомате обороны, рассказал о крупнейших морских операциях на Севере, Балтике и в Черном море, проанализировал действия флотов и их командующих. В книге приведено много любопытных сведений о И. В. Сталине, Б. М. Шапошникове, С. М. Буденном, командующих флотами Ф. С. Октябрьском, В. Ф. Трибуце, А. Г. Головко и других государственных и военных деятелях. Достойное место в книге занимают моряки, летчики и морские пехотинцы, то есть все, кто ковал Победу, сражаясь с врагом на суше и на море.

Будучи наркомом ВМФ, членом Ставки Верховного главнокомандования и главкомом ВМС в годы войны, адмирал Н. Г. Кузнецов был прямым участником управления страной и принятия государственных решений. Он находился рядом со Сталиным, Молотовым, Ждановым, Булганиным, Берией, Шапошниковым, Тимошенко, Жуковым, Василевским и другими высшими руководителями страны. Он оставил потомкам свои объективные воспоминания о их деятельности. «Так или иначе, — писал Н. Г. Кузнецов, — но у меня была возможность с вершины флотской иерархической лестницы иметь дело с высокими политическими и государственными деятелями. Бывая у Сталина, Молотова, Жукова и других, я, естественно, вольно или невольно знакомился с системой работы в верхах. Я не собираюсь давать им оценку как политическим деятелям, потому что не считаю себя достаточно компетентным для такой оценки да и не пытаюсь это делать… Поэтому ограничиваюсь рассмотрением этих людей только под углом зрения отношения их к флоту… Политическую оценку дадут им более сведущие в этом отношении люди…» Скромен Николай Герасимович, до неприличия скромен…

Сегодня можно с полным основанием и ответственностью заявить, что Николай Герасимович Кузнецов обладал даром исторического мышления, которое из всех руководителей вооруженных сил было присуще ему в наибольшей степени.

И хотя он не называл себя историком флота, его книги и статьи говорят обратное. Он описал многие, внешне незначительные события тех лет, которые сегодня, по прошествии десятилетий, складываются в удивительно целостную историческую картину.

Больше того, его авторитетные свидетельства порой единственное, что мы сегодня имеем на вооружении, пытаясь вникнуть в мотивы тех или иных военно-политических решений, принятых И. В. Сталиным и его военным окружением в годы Великой Отечественной войны. Мемуары «архангельского» флотоводца, столь любимые во флотской среде, не всегда

однозначно воспринимаются историками и военачальниками других видов вооруженных сил, поскольку они разрушают многие мифы и стереотипы мышления. Самое замечательное то, что Н. Г. Кузнецов всегда стремился к тому, чтобы критические оценки в адрес исторических лиц, упоминаемых им в его книгах, были уравновешены его объективной самооценкой.

За 18 лет своей «опальной» жизни адмирал Н. Г. Кузнецов написал пять книг военных мемуаров: «На далеком меридиане (об испанских и советских моряках в национально-революционной войне 1936–1939 гг. в Испании)», «Накануне», «На флотах боевая тревога», «Курсом к победе» — в них обобщен опыт Великой Отечественной войны, «Крутые повороты» — воспоминания, как выразился он, «на сугубо личные мотивы»; около ста статей по военно-морской тематике и мемуарного жанра — о людях флота, вернув истории имена погибших и репрессированных. Труды Н. Г. Кузнецова были переведены на многие языки мира. Книга «Накануне» была издана на чешском, немецком и венгерском языках. «На флотах боевая тревога» — на чешском, болгарском, немецком, французском языках. «Курсом к победе» — на немецком и польском языках. Кроме того, отдельные воспоминания адмирала Н. Г. Кузнецова о Второй мировой войне переведены на английский, финский, болгарский и испанский языки. В его переводах изданы также две книги и несколько статей зарубежных авторов по истории, стратегии и тактике военно-морских флотов ведущих мировых держав.

Такого обширного историко-литературного наследия не оставил ни один советский военачальник и флотоводец XX века…

Сейчас вполне очевидно, что книги адмирала Н. Г. Кузнецова стали его духовным завещанием морякам, всем россиянам, призывом российского патриота постоянно крепить оборонное могущество нашего государства. Адмирал Н. Г. Кузнецов одним из первых сказал правду о причинах неготовности страны к войне и трагическом ее ходе в течение первых двух лет, призывая проанализировать ошибки и ее опыт для будущего. «Со всей ответственностью, — пишет Николай Герасимович, — должны быть разобраны причины неудач, ошибок в первые дни войны. Эти ошибки лежат отнюдь не на совести людей, переживших войну и сохранивших в душе священную память о тех, кто не вернулся домой. Эти ошибки в значительной степени на нашей совести, на совести руководителей всех степеней. И чтобы они не повторялись, их следует не замалчивать, не перекладывать на души умерших, а мужественно, честно признаться в них». Маршал Советского Союза С. К. Тимошенко дал высокую оценку книге

Н. Г. Кузнецова «Накануне»: «Она написана с принципиальной и мужественной позиции, с большой скромностью автора, без „яканья“, интересно, объективно и самокритично… Эти раздумья побуждают читателя глубже осмыслить события тех лет, они заставляют их вновь пережить и извлечь из них выводы. Делает выводы автор и для себя, признавая и критикуя свои промахи, ошибки и просчеты…» Писатель К. М. Симонов отметил: «Такие книги, как эта, заставляют нас лишний раз подумать о мере общей ответственности каждого за повышение боеспособности нашей страны, за нашу не только материальную, но и моральную готовность с честью и во всеоружии встретить любые испытания». И таких откликов на книги Н. Г. Кузнецова было немало.

В годы отставки у «безработного военного пенсионера» выработался свой распорядок дня. После завтрака он садился за письменный стол и четыре часа работал над книгами и статьями. После обеда прогуливался, много читал, отвечал написьма читателей и сослуживцев, иногда удавалось вздремнуть полчаса. Вечером смотрел телевизор. Николай Герасимович был в курсе всех общественно-политических и культурных событий в стране. И все же литературный труд в эти сложные для него годы стал основным. Вот как он сам оценивал свою работу: «Пишу и сразу же печатаю на машинке. Спустя какое-то время возвращаюсь к напечатанному, правлю и отдаю машинистке перепечатать набело. Если за день не выдал двух-трех страниц, считаю, что день потерян».

Работать приходилось много, подчас через меру. Нужно было содержать семью, дать образование трем сыновьям. «60 рублей с листа (это 24 машинописные страницы), — писал с горечью легендарный флотоводец, — за трудный перевод требовали от меня большого напряжения, причем именно тогда, когда здоровье требовало „ремонта“ после вторичной „встряски“ в 1956 году».

В 1964 году Н. С. Хрущева отправили на заслуженный отдых. Во главе партии и государства встал Л. И. Брежнев. В год двадцатилетия Победы советского народа над фашистской Германией генеральный секретарь ЦК КПСС в своем докладе на торжественном заседании назвал Николая Герасимовича Кузнецова среди выдающихся военачальников Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. Много поздравительных звонков последовало Николаю Герасимовичу от моряков и бывших сослуживцев. Но на этом все и закончилось. Последующих мер по реабилитации «опального» главкома ВМС не последовало. Больше того, упоминание имени Н. Г. Кузнецова раздражало многочисленных недругов и завистников «архангельского» адмирала. А негласное умалчивание заслуг и

имени адмирала Н. Г. Кузнецова продолжало действовать.

6 сентября 1967 года вышел указ Президиума Верховного Совета СССР о дополнительных льготах Героям Советского Союза. Кузнецову, имевшему семью из пяти человек и получавшему обычную военную пенсию, это было как нельзя кстати, и он решил собрать нужные документы. Именно тогда, через 12 лет после своей отставки, он узнал, что за ним «числится» строгое партийное взыскание, наложенное Политбюро ЦК КПСС! За что? Как это могло случиться? Без вызова и извещения наложен суровый партийный выговор. «Если у нас так беспардонно могут обращаться с коммунистом ленинского призыва, имеющим более чем сорокалетний партийный стаж, если позволяют так унижать человека, более чем 16 лет являвшегося членом ЦК партии, — писал оскорбленный флотоводец, — то спрашивается, как же нелегко у нас живется рядовому коммунисту, простому советскому труженику. Кажется, мы когда-то сбились с нашей намеченной дороги и, похоже, сегодня еще не собираемся возвращаться на нее…»

Тогда легендарный адмирал отправил письмо в ЦК КПСС, министру обороны, в Главное политическое управление Советской армии и Военно-морского флота. Письменный ответ министра обороны Маршала Советского Союза А. А. Гречко он не получил. Был звонок из канцелярии министра с сообщением о дне аудиенции, причем дежурный офицер бестактно добавил, чтобы вице-адмирал был здоров к этому времени. Известен афоризм: «Свита играет короля». Хотя, по воспоминаниям ветеранов флота, маршал А. А. Гречко, в отличие от многих сухопутных военачальников, с уважением и пониманием относился к нуждам флота и много содействовал его развитию.

Последовала ли реакция из ЦК партии? Н. Г. Кузнецов в своих заметках от 26 июля 1968 года «К моему личному делу» подробно описал встречу с партийными бюрократами: «Вчера, 25 июня, был вызван в ЦК КПСС к А. Ускову, занимающемуся флотскими делами в административном отделе. Любопытный разговор в ожидании приема с зав. отделом Савинкиным. Вроде он (Усков) понимает, что без вызова (Н. Г. Кузнецова) таких решений принимать нельзя, но поднимая палец вверх, говорит, что это „сделали там“.

Ровно в 15 часов пошли с Усковым к Н. Савинкину. Холодный официальный прием не обещал ничего хорошего. Он показал мне решения, принятые в феврале 1956 года, но разговаривать, на каких основаниях они приняты, он (Савинкин) отказался, также сославшись на вышестоящие инстанции»…

После длительной волокиты взыскание с члена КПСС

Н. Г. Кузнецова спустя 13 лет было снято. Адмирал Н. Г. Кузнецов получил прибавку к пенсии и новое пенсионное удостоверение. Пенсия была определена в размере 380 рублей. Дополнительные льготы бывший нарком ВМФ получил лишь через год после выхода в свет Указа Президиума Верховного Совета СССР. Комментарии излишни…

Не сложились отношения у Николая Герасимовича и с другим партийным руководителем страны, будущим генсеком КПСС Л. И. Брежневым. На это были свои причины.

После смерти И. В. Сталина в высшем партийном и государственном эшелоне власти произошли кадровые перестановки. В 1953 году, неизвестно почему и кем, было санкционировано назначение генерал-майора Л. И. Брежнева на должность начальника политуправления Военно-морского флота. Известно другое и об этом вспоминают многие адмиралы: когда в Кремль вызвали военно-морского министра Н. Г. Кузнецова и предложили ему кандидатуру Леонида Ильича, он сухо ответил: «Брежнев? Я такого моряка не знаю!» И все же назначение состоялось. Ошибочность этого кадрового решения была очевидна, и, зная тактичность и порядочность в работе адмирала Н. Г. Кузнецова, генерала Л. И. Брежнева через несколько месяцев перевели в Главное политическое управление Советской армии, а в дальнейшем последовала его блестящая карьера как будущего партработника. Однако, надо полагать, будущий генсек ЦК КПСС не забыл и не простил «архангельскому» флотоводцу этого «моряка». Больше того, он поддерживал главкома ВМФ адмирала С. Г. Горшкова в замалчивании заслуг Николая Герасимовича и намеренно не поддерживал предложений общественности и ветеранов Военно-морского флота о восстановлении в звании Н. Г. Кузнецова. «К сожалению, как стало известно позже, — пишет адмирал флота, Герой Советского Союза В. А. Касатонов, — С. Г. Горшков все делал от имени Военного Совета ВМФ, хотя на Военном Совете этот вопрос не обсуждался. Им даже был подготовлен документ „О нецелесообразности восстановления…“». Воистину, рано или поздно тайное становится явным.

Единственный руководитель того времени — председатель Совета министров СССР Алексей Николаевич Косыгин нашел время для встречи с «опальным» адмиралом. Он лично позвонил Н. Г. Кузнецову и пригласил к себе для беседы. Встреча была доброжелательной и душевной, глава правительства, не мешкая, решил необходимые проблемы в житейских делах заслуженного ветерана Великой Отечественной войны…

Постепенно и уверенно Николай Герасимович стал входить в

общественную жизнь. Он выступал на читательских конференциях в Московском доме ученых, в Академии наук СССР, Московском государственном университете имени М. В. Ломоносова, в научно-исследовательских институтах, библиотеках.

Об одной стороне общественной деятельности Н. Г. Кузнецова хотелось бы рассказать подробнее.

…В первой половине 1956 года в кабинете директора Института общей и педагогической психологии Академии педагогических наук СССР А. А. Смирнова раздался телефонный звонок. Первый секретарь Фрунзенского райкома партии города Москвы сообщил, что в институт направляется на партийный учет известный в стране военачальник. Партийное бюро обо всем предупреждено. Последовала просьба-рекомендация поскорее определить, где лучше использовать знания и богатый жизненный опыт адмирала.

Опубликованы воспоминания А. А. Смирнова, доктора педагогических наук, впоследствии вице-президента Академии педагогических наук СССР, о их первом знакомстве с легендарным флотоводцем: «Я с волнением ожидал тогда встречи с Николаем Герасимовичем, тревожился: а сложатся ли у нас с ним отношения? Но мои сомнения рассеялись едва ли не с тех минут, как адмирал впервые переступил порог моего кабинета.

До этой встречи я представлял, что увижу старого грузного человека, потрепанного войной и морской службой, обремененного болезнями ветерана. А передо мной и секретарем партбюро института предстал моложавый, высокого роста человек с военной выправкой и волевым, приветливым лицом». Во время беседы адмирал Н. Г. Кузнецов сразу расположил к себе собеседников, рассказал о своей биографии, флотской службе. Его общественная работа в институте не ограничилась проведением занятий со слушателями партийного семинара. Ему поручали проведение докладов, лекций, посвященных памятным датам, организацию читательских конференций. Как память о наркоме ВМФ, адмирале Н. Г. Кузнецове слушатели сохранили книгу «Накануне» с дарственной надписью автора.

Н. Г. Кузнецов до последних дней своей жизни оставался внештатным лектором, пропагандистом, наставником молодых сотрудников института. Об этих встречах вспоминает и жена Кузнецова Вера Николаевна: «У нас появились друзья из Института психологии Академии педагогических наук. <…> Там он вел семинар, слушатели его обожали. Наши новые друзья стали бывать у нас. С ними приходил праздник. Шумные, веселые, довольные прогулкой, раскрасневшиеся от мороза (зимой), они вваливались в дом, и начинались… смех, разговоры,

стихи, чай из самовара с горячими булками. Николай Герасимович рассказывал морские истории. И я видела, как доволен он вторжением молодости, как любит он людей, как важно ему общение с ними».

Не исключал Николай Герасимович из своей жизни и других, в том числе и чисто земных дел, занятий и развлечений. Еще в молодости он полюбил историю и в особенности увлекался историей флота и, будучи талантливым рассказчиком; с удовольствием рассказывал о былых морских сражениях, действиях морской пехоты, высадке десантов… Любил Николай Герасимович, когда его жена Вера Николаевна читала ему книги и статьи вслух. С большим интересом он слушал «Падение Парижа» Эренбурга, а позже его воспоминания, печатавшиеся в «Новом мире». Вместе с женой читали много интересных книг: А. Толстого, Шолохова, Федина, Булгакова, Пастернака, Симонова… Читали и русскую классику: Тургенева, Л. Толстого, Достоевского, Чехова. Кузнецовы часто ходили в театры, любили слушать классическую музыку. Друг семьи Н. Ф. Харитонов вспоминает: «Наблюдая Николая Герасимовича на прогулке, я не раз замечал, как он вдруг останавливался и, как бы замирая на месте, несколько минут стоял, слушая, как шумят сосны, или наблюдая за дятлом-красноголовиком. В такие минуты, казалось, он сливался с природой».

Кузнецов и природа неразделимы. Все детство да и последующие годы его службы были связаны с морем, реками, озерами, лесом, животными и птицами. «Ему не надоедало смотреть, не отрываясь, на белок, перелетавших с ветки на ветку… — вспоминает Вера Николаевна. — Когда мы отдыхали в Крыму, он мог целыми днями сидеть на берегу моря, не отрывая от него своих глаз, или часами бродить по Рижскому взморью, ходить по лесу».

Любили Кузнецовы всей семьей совершать походы на катере в живописные места Подмосковья. Ловили рыбу, разводили костер, с удовольствием готовили уху. Пусть это были небольшие «плавания» с семейной «командой», но они напоминали юность, суровые походы Великой Отечественной, располагали к приятным воспоминаниям…

В последние годы жизни у адмирала Н. Г. Кузнецова сложились товарищеские отношения со своим земляком лечащим врачом полковником медицинской службы Г. А. Кулижниковым. Узнав, что его доктор из Шенкурского района Архангельской области, он вскрикнул: «Вот как! Оказывается, мы земляки. Знаю, слыхал про этот район и разбитных шенкурятах. У моего дяди там были какие-то родственники».

Григорий Андреевич Кулижников оставил для потомков теплые слова о главкоме: «В речи Николая Герасимовича заметен был наш архангельский говор с легким оканьем, чуть напевным растягиванием и поднятием конца фраз, но диалектные словечки не проскакивали… благодаря своему трудолюбию и упорству, Кузнецов сумел обрести большее — литературное имя. При желании он мог пробиться в члены писательской организации, стать кандидатом или даже доктором военных наук, представив свои труды и книги на соискание ученой степени. Но и к этому у него не было стремления. Он не был тщеславен. Никогда не жаловался на материальные затруднения. По-моему, его больше всего удручала бестактность и несправедливость, которая по отношению к нему, всегда добросовестно и в полную силу тянувшему служебную лямку, была допущена… Это был порядочный, высокой культуры, отзывчивый, простой и доступный, с природной крестьянской мудростью человек, истинный патриот нашей Родины, отдавший всю свою жизнь служению советскому народу, Военно-Морскому Флоту».

С годами появились недуги. Нередко приходилось проводить время в больницах и санаториях. Болезни, несомненно, мешали, но не могли полностью отвлечь «архангельского» адмирала от главного в жизни. А главным для него по-прежнему оставался Военно-морской флот. Он завершил книгу о Великой Отечественной войне — «Курсом к победе». Фрагменты из этой исторической работы были опубликованы в первом и втором номерах журнала «Октябрь» под названием «Главным курсом». Вот что записал в своем дневнике, работая над книгой «Курсом к победе», флотоводец: «Рука не поднимается писать дальше. Но нужно пересилить себя и довести работу до конца. Книгу я сдал, но путь ее тернист. На пути ко всей моей писанине стоят усиленные караулы, через которые трудно пробраться со второй книгой, и совсем мало надежд в будущем. Уж очень на меня ополчились наши „старшие“ товарищи по оружию…» Эта книга стала подлинной энциклопедией истории Военно-морского флота времен Великой Отечественной войны.

10 ноября 1974 года адмирала Н. Г. Кузнецова положили в больницу. Предстояла сложная операция. 6 декабря 1974 года его не стало. Книга «Курсом к победе» вышла в свет в июне 1975 года. Он ее не увидел. Да и к 30-летию Великой Победы книга не была опубликована, издатели и их «наставники» не торопились. Бог им судья…

В декабре 1974 года высшее руководство Военно-морского флота возвращалось из инспекционной поездки на Дальний Восток. Адмирал Н. Н. Амелько встречал своих руководителей на

аэродроме Чкаловский и там доложил о печальном событии — смерти Н. Г. Кузнецова. После некоторого молчания начальник Политуправления ВМФ, член Военного совета В. М. Гришанов отдал распоряжение: «Ну что ж, надо назначить комиссию, которая свяжется с семьей, узнает, на каком кладбище они хотят его похоронить, и, видимо, дать некролог за подписями членов Военного совета». Председателем комиссии назначили адмирала В. А. Касатонова.

Адмирал Н. Н. Амелько позвонил А. Н. Косыгину и, зная его отношение к Николаю Герасимовичу, доложил о случившемся. Алексей Николаевич ответил, что знает об этом скорбном событии, и тут же дал указание: «…Скажите Промыслову — хоронить на Новодевичьем кладбище, там есть площадка, где похоронены адмиралы!» А в отношении некролога: «Сегодня возвращается из Югославии Брежнев, я ему доложу. Но при любых решениях под некрологом поставить мою подпись». Что тут говорить, гражданская позиция и порядочность советского премьера очевидны.

Через день в газетах появился некролог с портретом прославленного адмирала. Подписали некролог Брежнев, Подгорный, Косыгин, все маршалы Советского Союза, адмиралы, всего 47 человек. Не возникло проблем и с могилой на Новодевичьем кладбище. Мир не без добрых людей. Служитель кладбища, в прошлом моряк Военно-морского флота, быстро определил место для погребения своего наркома рядом с могилой первого начальника морских сил В. М. Альтфатера, недалеко от адмиральской площадки и церкви Николая Морского, под стенами Новодевичьего монастыря. Получилось символично, первый Наморси и первый Адмирал Флота Советского Союза рядом… В надгробии из лабрадорита работы архитектора А. Мымрина условно изображена гряда препятствий в судьбе «архангельского» адмирала.

Откликнулись на смерть советского флотоводца и наши союзники по антигитлеровской коалиции, дав высокую оценку жизни и деятельности адмирала Н. Г. Кузнецова. Приведу выдержку из некролога на смерть Николая Герасимовича, помещенную в газете «Нью-Йорк тайме» от 9 декабря 1974 года: «Как отец отечественного современного Военно-Морского Флота и решительный борец за мощь Военно-Морских Сил, Николай Герасимович Кузнецов вел Морские силы к победе во Второй мировой войне, направляя их на необходимость достижения морской силы далеко за пределами родных берегов… Мало сообщалось о подвигах советского Военно-Морского Флота во Второй мировой войне, так как армия его страны разгромила

врага в огромных и дорогостоящих танковых и пехотных сражениях. Но по своей роли советский ВМФ под его руководством на протяжении всей войны уничтожил сотни тысяч общего тоннажа флота держав „оси“, в основном это были немецкие транспортные и военные корабли». Обидно, но наши союзники дали более объективную оценку роли Военно-морского флота и его главнокомандующего в годы кровопролитной войны…

Необходимо сказать и о том, что несправедливая отставка Н. Г. Кузнецова вызвала у многих людей, хорошо знавших его, чувство протеста. В различные инстанции поступало немало писем-ходатайств в защиту легендарного адмирала. Вот что написал в ЦК КПСС маршал А. М. Василевский: «Сознание явной несправедливости, допущенной при жизни Сталина и повторенной в 1956 году по инициативе Н. С. Хрущева и Г. К. Жукова в отношении бывшего Адмирала Флота Советского Союза — ныне вице-адмирала в отставке Н. Г. Кузнецова, вынуждает меня просить Секретариат ЦК КПСС поручить проверить материал, на основании которого допущена эта несправедливость, с тем чтобы затем соответствующим решением устранить ее…»

После снятия Н. С. Хрущева и смерти Г. К. Жукова в ЦК КПСС пошел поток коллективных писем и ходатайств от отдельных лиц с предложениями восстановить Н. Г. Кузнецова в звании Адмирала Флота Советского Союза. Никаких ответов и реакции на эти обращения не последовало. По инициативе адмирала И. И. Бойкова на имя Л. И. Брежнева было послано письмо двадцати адмиралов, бывших командующих флотами, занимавших высокие посты в Военно-морском флоте, с просьбой о восстановлении Н. Г. Кузнецова в звании посмертно. Адмирал Н. Н. Амелько поинтересовался у заведующего административным отделом ЦК КПСС Н. Савинкина о судьбе этого коллективного послания. Он ответил, что письмо отправлено на рассмотрение Военного совета флота и получен отрицательный ответ. Таким образом, дело по переписке закрыто.

В то же время сегодня известно, что письмо адмиралов даже не обсуждалось на Военном совете флота. А отрицательный ответ ушел за подписью главкома ВМФ С. Г. Горшкова и начальника Политуправления ВМФ члена Военного совета В. М. Гришанова…

Неоднократно обращались в центральные партийные инстанции и земляки «опального» адмирала. В 1985 году, в канун сорокалетия Победы, в Политбюро ЦК КПСС с просьбой о восстановлении Н. Г. Кузнецова в звании Адмирала Флота Советского Союза обратился председатель Совета ветеранов

Краснознаменного Северного флота в Архангельске капитан 1-го ранга в отставке М. А. Багаев. В Архиве ЦК КПСС имеется документ, подписанный заместителями заведующего сектором Отдела административных органов В. Верещагиным и А. Селивановым: «…Данный вопрос ранее неоднократно рассматривался в ЦК КПСС и положительного решения не нашел. Необходимые разъяснения автору письма даны нами по телефону». Вопрос снова закрыли, не дав М. А. Багаеву даже письменного ответа. Сильна была партийно-государственная бюрократическая машина… Однако, несмотря ни на что, советские моряки любили и гордились своим главнокомандующим, он был всенародно признанным адмиралом, героем Великой Отечественной войны. В 1977 году Военная секция писателей Центрального дома литераторов устроила памятный вечер в честь 75-летия со дня рождения Николая Герасимовича Кузнецова. Незадолго до назначенного дня Вере Николаевне Кузнецовой позвонил адмирал В. Ф. Трибуц и сказал: «Отмените вечер. Кузнецов достоин большего уровня». Жена Кузнецова ответила, что вечер устраивает не она и отменить его не может, да и не хочет. Было еще несколько подобных звонков от «доброхотов». Однако ни в планах военного, ни морского ведомства вопрос об «уровне» отметить 75-летний юбилей прославленного флотоводца не значился. Не появились на вечере и представители официальных военных и морских организаций. Меня всегда поражал «комплекс Сальери» преемника покойного адмирала Кузнецова, главнокомандующего ВМС С. Г. Горшкова. Писатель В. А. Рудный рассказывал мне, что накануне этого памятного вечера руководство Военно-морского флота отослало из Москвы в «командировки» многих флотских адмиралов и офицеров, которые служили под началом главкома ВМС Н. Г. Кузнецова и которые не скрывали своего отношения к этому замечательному человеку.

28 января 1977 года вечер в честь 75-летия Н. Г. Кузнецова состоялся. Зал был переполнен. С воспоминаниями о первом главкоме ВМС Н. Г. Кузнецове выступили адмиралы Ю. А. Пантелеев, Г. И. Щедрин, А. Н. Петров, Н. И. Шибаев, писатель К. М. Симонов и многие другие. «Молодому Нахимову было указано в аттестации: „Чист душой и море любит“, — сказал на вечере памяти флотоводца адмирал А. Т. Чабаненко. — То же можно сказать и о Николае Герасимовиче Кузнецове, беззаветно любившем море и флот, с завидной настойчивостью, энергией и талантом отдавшемся делу его совершенствования, подъема боевой готовности его сил и выучки моряков». А вот на какие человеческие качества «архангельского» адмирала обратил

внимание присутствующих известный певец Иван Семенович Козловский: «В грядущем Николай Герасимович останется в облике воина, гражданина, необычайно гармоничного, родного человека. Он был прост, но не простак. Он хорошо понимал своих подчиненных, знал душу моряка». Далее народный артист СССР поведал собравшимся на вечере: «Николай Герасимович был непревзойденным королем танцев. В спутницы жизни он выбрал уважаемую всеми его друзьями Веру Николаевну — красивую, мудрую, скромную. Спасибо вам, Вера Николаевна, за поэтическое начало, за вашу любовь, преданность, мужество, которое проявили вы в трудные и горькие для Николая Герасимовича дни и годы. Спасибо всей вашей семье».

После ухода из жизни Николая Герасимовича за восстановление его честного имени энергично взялась его верная, преданная жена Вера Николаевна. Прежде всего нужно было разобрать огромный архив покойного адмирала. Незаменимым помощником в большой трудоемкой работе стала ее сноха Раиса Васильевна Кузнецова, профессиональный историк-архивист, кандидат исторических наук, много лет проработавшая в Институте атомной энергии имени И. В. Курчатова. В 1988 году в канун Дня Военно-морского флота на страницах газеты «Правда» появилась статья «Крутые повороты», написанная Раисой Васильевной Кузнецовой. Затем последовали неопубликованные материалы «опального» адмирала в журнале «Москва», газетах «Советская Россия» и «Красная звезда». Начиная с 1975 года было опубликовано около 30 работ Николая Герасимовича Кузнецова.

Большим событием для флотской общественности стал выход книги Николая Герасимовича Кузнецова «Крутые повороты» в издательстве «Молодая гвардия». Ее составителем выступила Раиса Васильевна, которая вместе с Верой Николаевной обработала авторский материал, написала комментарии, хронологию и библиографию к изданию. Благодаря трудам членов семьи вышли в свет еще три книги: «Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца», «Адмирал Флота. Героические и драматические страницы жизни Н. Г. Кузнецова», «Флотоводец: материалы о жизни и деятельности Адмирала Флота Советского Союза Кузнецова Н. Г.». Неоднократно переиздавались книги Н. Г. Кузнецова «Накануне» и «Курсом к победе».

Что касается жены прославленного флотоводца, то ее перу принадлежит прекрасный очерк «Я готова была для него на все», опубликованный в нескольких изданиях. «Эти правдивые строки, — писала в юбилейном Морском сборнике (№ 4, 2004) Раиса Васильевна, — воспоминания не удрученной горем вдовы, а

самого близкого и любимого человека, друга и соратника, отлично осведомленного в делах Кузнецова, умевшего радоваться его успехам и неудачам, вместе с ним' бороться с несправедливостью и наветами».

Благодаря неиссякаемой энергии двух замечательных женщин — жены Веры Николаевны и снохи Раисы Васильевны Кузнецовых — многое стало меняться в деле реабилитации адмирала Н. Г. Кузнецова. Очень часто, как уже отмечалось, заслуженные адмиралы, морские офицеры и рядовые моряки обращались в различные инстанции с просьбами о восстановлении Н. Г. Кузнецова в звании Адмирала Флота Советского Союза. Интерес к личности легендарного флотоводца, его послевоенной судьбе не затухал ни на один день, более того, в наступившее время демократизации и гласности он обострился. 24 июня 1987 года Николаю Герасимовичу исполнилось бы 85 лет. (Тогда еще не было известно, что он на два года моложе. — *В. Б.)* Эта дата явилась поводом для дальнейших шагов по увековечению памяти «архангельского» адмирала. В начале года в Военном издательстве вышла из печати книга воспоминаний Н. Г. Кузнецова «Курсом к победе» (второе издание). 14 марта 1987 года внимание миллионов радиослушателей привлекла одночасовая радиопередача «Адмирал Кузнецов», по первой программе Всесоюзного радио в цикле «Рассказы о героях». В ней прозвучала настоятельная мысль о необходимости восстановления Н. Г. Кузнецова в звании Адмирала Флота Советского Союза. Кульминационным событием этого года стал июльский вечер, посвященный памяти Н. Г. Кузнецова в Центральном доме литераторов. В Большом зале собрались адмиралы и генералы, ветераны войны и труда, воины столичного гарнизона, всего около 900 человек. Среди участников вечера — вдова адмирала Вера Николаевна, сыновья Виктор, Николай и Владимир с семьями. На вечер приехали и земляки флотоводца — Т. И. Бурдаева и Р. А. Стрельцова, много сделавшие для увековечения памяти своего земляка-адмирала на «малой родине».

Вечер открыл В. В. Карпов, известный советский писатель, один из руководителей Союза писателей страны: «Николай Герасимович Кузнецов — это талантливый флотоводец, может быть, самый талантливый. Человек красивой внешности, он был красив и душой. Нарком ВМФ в 37 лет, да еще какой нарком — действительно нарком!.. Надо сказать правду об адмирале Кузнецове — пришло время. Не заслужил он такого безобразного к себе отношения, как это случилось в последние годы его жизни».

На этом памятном вечере выступили адмирал флота В. В. Касатонов, вице-адмирал в отставке Г. Г. Толстолуцкий, генерал армии Н. Г. Лященко, контр-адмирал в отставке А. В. Крученых, народный артист РСФСР В. С. Давыдов.

Не удержусь процитировать фрагмент выступления на вечере полковника в отставке Н. С. Фрумкина: «Известно, что маршал Г. К. Жуков являлся мастером фронтового прорыва, маршал К. К. Рокоссовский — мастером войскового маневра, а адмирал Н. Г. Кузнецов проявил себя выдающимся организатором взаимодействия флота с сухопутными войсками». В заключение вечера собравшиеся с большим интересом посмотрели выступления артистов Москонцерта, музыкального ансамбля военных моряков и документальный фильм «Флотоводец Кузнецов», созданный киностудией Министерства обороны СССР в 1983 году.

24 июля 1987 года в Центральном доме литераторов состоялся очередной вечер памяти, посвященный 85-летию со дня рождения Н. Г. Кузнецова. (Годом рождения «архангельского» адмирала в то время считался 1902 год.)

Одно из последних писем в высокие инстанции было написано 29 января 1988 года и подписано вице-адмиралом в отставке Г. И. Щедриным, контр-адмиралами Б. Н. Бобковым, Д. А. Вершининым и полковником в отставке Н. С. Фрумкиным. Это ходатайство о восстановлении Н. Г. Кузнецова в звании Адмирала Флота Советского Союза было адресовано М. С. Горбачеву, но никакой реакции тогда с его стороны не последовало.

Главнокомандующий ВМФ СССР адмирал флота В. Н. Чернавин начал новый непростой этап борьбы за возвращение Н. Г. Кузнецову звания Адмирала Флота Советского Союза. Вначале этот вопрос вынесли на Военный совет ВМФ. Затем ходатайство, подписанное всеми членами совета, было направлено в Министерство обороны. Активными сторонниками реабилитации опального адмирала выступили министр обороны Д. Т. Язов, начальник Генерального штаба С. Ф. Ахромеев и начальник Главного политического управления Советской армии и Военно-морского флота А. Д. Лизичев. На последнем этапе ходатайство военачальников поддержал секретарь ЦК КПСС А. И. Лукьянов, который внес этот вопрос на заседание Политбюро ЦК КПСС, на котором было получено положительное решение.

Справедливость была восстановлена лишь через 14 лет после смерти флотоводца Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 июля 1988 года. В нем говорится о том, что Н. Г. Кузнецов

восстановлен в звании Адмирала Флота Советского Союза. Однако в Указе Президиума Верховного Совета СССР нет записи, что предыдущее постановление и Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 февраля 1956 года следует считать недействительными за отсутствием вины Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова. Остается надеяться всем читателям и почитателям таланта архангельского флотского самородка, что рано или поздно справедливость восторжествует окончательно.

27 июня 2002 года на III съезде Общероссийского движения поддержки флота было принято решение о начале подготовки к 100-летию со дня рождения Н. Г. Кузнецова. Был образован оргкомитет, в который вошли М. П. Ненашев, В. А. Попов, Р. В. Кузнецова, В. Г. Дейнека, В. Ф. Корельский, П. С. Орлов, П. П. Бойко и другие. Председателем оргкомитета был избран адмирал И. В. Касатонов.

Стоит пожалеть, что Вера Николаевна Кузнецова не дожила до юбилея своего мужа-флотоводца. Им посчастливилось быть вместе 36 лет, до последней его минуты. 26 ноября 2003 года она скончалась на 88-м году жизни и похоронена на Новодевичьем кладбище рядом с Николаем Герасимовичем.

27 января 2004 года в Санкт-Петербурге в Военно-морской академии имени Н. Г. Кузнецова в рамках мероприятий, посвященных 100-летию со дня рождения адмирала Н. Г. Кузнецова, состоялась научная конференция на тему «Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов — выдающийся флотоводец XX века». С докладами на этой конференции выступили главком ВМФ адмирал флота В. И. Куроедов, начальник Военно-морской академии вице-адмирал Ю. Н. Сысуев, вице-адмирал М. А. Косяченко и многие другие. Было положено начало широкой программе мероприятий, посвященных 100-летию со дня рождения Н. Г. Кузнецова. Затем подобные конференции к юбилею «архангельского» адмирала прошли и в других городах страны.

19–20 мая в Архангельске и Северодвинске состоялись общероссийские общественно-научные чтения «Флот и Победа», по итогам которых вышел сборник тезисов докладов и выступлений.

1 июля этого же года в Москве проведена научно-практическая конференция «Личность и великие дела Н. Г. Кузнецова — пример служения Отечеству», посвященная 100-летию со дня рождения Н. Г. Кузнецова.

По инициативе Общероссийского движения поддержки флота было принято решение об установке в Москве на улице Тверской,

9 мемориальной доски Н. Г. Кузнецову и о сооружении в столице памятника великому адмиралу.

В дни 100-летнего юбилея Н. Г. Кузнецова немало было сделано по увековечиванию памяти легендарного земляка-флотоводца. В городе Котласе открыт бюст Н. Г. Кузнецова, а в Архангельске начались работы по сооружению памятника адмиралу Н. Г. Кузнецову. С большим успехом в столице области прошла выставка «Служу Флоту и Родине», посвященная Герою Советского Союза Н. Г. Кузнецову. Большой интерес вызвал полный библиофафический указатель литературы «Адмирал Кузнецов», подготовленный сотрудниками областной научной библиотеки имени Н. А. Добролюбова.

Адмирал Кузнецов — легендарная личность, гордость и слава России. Юбилей Николая Герасимовича Кузнецова стал прекрасным поводом открыть перед молодым поколением страницы жизни нашего земляка. Для среднего поколения — повод осмыслить недавнее прошлое, не предать забвению великий подвиг Доблести и Чести. Для старшего поколения — это возможность снова поверить, что есть у нас силы возродить лучшие традиции Воинской Славы.

Так будем достойны памяти нашего прошлого!

Заключение

Все мы родом из детства. Эти слова часто приходят на ум в зрелом возрасте. Многие люди стремятся вернуться к своим истокам, посетить «родное пепелище».

Отчий край, детство, проведенное в северной деревне Медведки, оставили неизгладимый след в жизни и судьбе флотоводца Николая Герасимовича Кузнецова. На закате своей жизни «опальный» адмирал мечтал пройти сверху вниз «на белом пароходе» по красавице Северной Двине и побывать в родных местах.

Его земляк, лечащий врач Григорий Андреевич Кулижни-ков, горячо поддерживал желание Н. Г. Кузнецова побывать на «малой родине». Определено уже было время поездки — лето 1973 года. Однако осуществить свою давнюю мечту адмирал Н. Г. Кузнецов не смог. Из Воениздата сообщили, что за лето необходимо подготовить к публикации книгу «Курсом к победе», которую с девятисот машинописных страниц сократили до семисот. «Так и не пришлось мне сопровождать его в родные края, — с горечью писал Г. А. Кулижников, — познакомить с нашей оскудевшей, обезмужичевшей северной деревней и сельской жизнью, знаемой им преимущественно по приглаженным газетным публикациям. Больше же всего мне хотелось, чтобы он вновь соприкоснулся с полями, лугами и речкой своего крестьянского детства, воскресил кое-что в своей памяти, оживился духовно, ибо мало что так врачует нашу душу, как встреча с местами детства и юности, воспоминания тех лет…»

И хотя Н. Г. Кузнецову больше не довелось побывать на Архангельском Севере, связи, контакты, переписка с северянами не прерывались до конца его жизни. В начале 60-х годов в Архангельске началась подготовка к изданию сборника «Золотые звезды северян». Редактор этого сборника историк Евгений Иванович Овсянкин обратился к своему именитому земляку Н. Г. Кузнецову с просьбой прислать фотографию.

Это было время, когда имя выдающегося флотоводца находилось как бы за пределами гласности. Упоминание его в официальной обстановке считалось неуместным, а первые журнальные публикации мемуаров и статей адмирала выходили с немалыми трудностями и большими купюрами.

Николай Герасимович не замедлил с ответом. Он выслал свой фотоснимок в форме Адмирала Флота Советского Союза и короткое письмо. Было очевидно, что Н. Г. Кузнецов не смирился с несправедливым разжалованием и хотел видеть в книге, по его

словам, «фото тех лет, о которых, видимо, будет больше сказано в очерке». В первом издании редколлегия сборника удачно вышла из «щекотливого» положения, поместив фотоснимок, присланный адмиралом, а под ним текст Указа Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 года о присвоении Н. Г. Кузнецову звания Героя Советского Союза. А в кратком тексте Е. И. Овсянкин сознательно не упомянул о «служебных падениях» своего земляка.

В 1966 году вышла книга Н. Г. Кузнецова «Накануне». Е. И. Овсянкин написал обширную рецензию на мемуары флотоводца под названием «Перед войной», которая была опубликована в областной газете «Правда Севера». «Каждый, кто прочтет книгу Н. Г. Кузнецова, — пишет Е. И. Овсянкин, — будет благодарен ему за серьезную попытку разобраться в сложных вопросах предвоенного периода, за то, что он заставляет глубже осмыслить события той поры». Архангельский историк сделал вывод: «Можно смело сказать, эта книга не залежится на полках». Как в воду смотрел рецензент. Действительно, спустя короткое время мемуары Н. Г. Кузнецова «Накануне» были распроданы и стали библиографической редкостью.

Каково же было удивление Е. И. Овсянкина, когда из Москвы пришла посылка — книга с лаконичной надписью автора: «Евгений Иванович! На память и с благодарностью за теплый отзыв о книге от автора. 10.2.67 г. Кузнецов».

В 1971 году адмирал Н. Г. Кузнецов издал новую книгу — «На флотах боевая тревога». Е. И. Овсянкин вновь откликнулся на труд своего земляка обширной рецензией: «Книга заинтересует читателя прежде всего тем, что автор ее сообщает сведения и факты, которые были неизвестны ранее и которые мог сообщить только человек, занимавший в годы войны высший пост в нашем Военно-морском флоте. Автор рассказывает о той обстановке, которая царила в наркомате, о крупнейших операциях наших флотов на Севере, Балтике и Черном море…»

Я бесконечно благодарен почетному доктору Поморского государственного университета имени М. В. Ломоносова Е. И. Овсянкину за помощь и поддержку при подготовке и настоящего издания об адмирале Н. Г. Кузнецове.

Небольшую, но емкую рецензию на книгу Н. Г. Кузнецова «На флотах боевая тревога» опубликовал архангельский исследователь А. А. Семьин.

Одну из рецензий на книгу «Накануне» подготовил наш земляк, полковник в отставке Алексей Сергеевич Москвин. Ему неоднократно приходилось встречаться с адмиралом Н. Г. Кузнецовым в послевоенное время. Во время одной из встреч

Николай Герасимович попросил своего земляка отослать отзыв о книге не в «Правду Севера», а в Котлас — в «Двинскую правду». «Понимаете, этим вы выручите меня, — обосновал свою просьбу отставной адмирал. — Я перед котлашанами в долгу: обещал, и притом не раз, написать им о своей жизни подробнее, побольше… Они ждут, но все никак не удается это сделать. А работа над новой книгой воспоминаний не оставляет надежду, что и в обозримом будущем я оплачу свои долги землякам…» Однако А. С. Москвин обещал послать рецензию в областную газету «Правда Севера», что и сделал. Но его опередил архангельский историк Е. И. Овсянкин, рецензия А. С. Москвина на книгу «Накануне» так и не увидела свет. Думаю, что ветеран очень жалел об этом эпизоде. В дальнейшем А. С. Москвин стал постоянным внештатным корреспондентом газеты «Двинская правда», в которой было опубликовано немало его интересных воспоминаний об адмирале Н. Г. Кузнецове.

Не забывал А. С. Москвин и областную газету «Правда Севера». Несколько публикаций ветерана войны были напечатаны в главной газете Архангельского края тех лет. В 1967 году А. С. Москвин опубликовал обширное интервью с Героем Советского Союза Н. Г. Кузнецовым. Из этой публикации мы узнаем, что Николай Герасимович внимательно следил за событиями, которые происходили на его «малой родине». К примеру, он наблюдал «за перипетиями трудного многодневного перехода своих земляков — потомственного зверобоя Дмитрия Буторина и писателя Михаила Скороходова по морям Северного Ледовитого океана». Архангельский флотоводец был восхищен мужеством этих в общем-то немолодых людей и ставил их поступок в пример молодежи.

Адмирал Н. Г. Кузнецов адресовал юношам пожелание, «чтобы молодые люди любили море. Скажете: сам моряк, поэтому и агитирует других за море. Нет, не только поэтому. Во-первых, потому, что морей у нас много, и северяне это отлично знают. Во-вторых, потому, что наш вероятный противник силен на море, и в случае войны защищать морские рубежи будет нелегко. Наконец, из архангельских поморов всегда выходили прекрасные моряки, как военные, так и торговые. Вот им и карты в руки». Помнил легендарный адмирал слова первого своего капитана рыбачьей шхуны в Архангельске…

В 1972 году пионеры поселка Коряжма, будущего города целлюлозников и бумажников, который расположен недалеко от Котласа, написали письмо адмиралу Н. Г. Кузнецову. В своем послании школьники рассказали земляку, что побывали на его «малой родине» — в деревне Медведки и просили согласия

назвать свой пионерский дворец его именем. В ответном письме пионерам флотоводец, поблагодарив ребят, заметил, что называть дворец его именем при жизни не годится.

16 октября 1972 года исполнилось 50 лет шефству комсомола над Военно-морским флотом СССР. В Архангельской области подготовка к этому памятному событию получила широкий размах. Виктор Васильевич Коваль и Альберт Александрович Семьин ознакомили меня с документами и фотографиями тех лет. Передо мной лежит копия письма адмиралу Н. Г. Кузнецову, подписанного секретарем обкома ВЛКСМ В. Боховкиным и председателем обкома ДОСААФ А. Ларионовым: «Архангельский областной комитет ВЛКСМ, областной комитет ДОСААФ приглашают Вас, нашего земляка, принять участие в праздновании и выступить с воспоминаниями перед комсомольцами и молодежью, моряками-североморцами. Ждем Вас 10 октября 1972 года…»

К этому событию был подготовлен и издан на общественных началах сборник документов, очерков и воспоминаний «Архангельский комсомол — Военно-морскому флоту СССР. 1922–1972 гг.». Средства на его издание были заработаны на субботниках комсомольцами и молодежью области. Пользуясь случаем, назову создателей этого памятного сборника. Главный редактор — секретарь обкома ВЛКСМ Б. А. Гагарин, члены редколлегии — В. В. Коваль, А. В. Марков, В. Г. Олишев, Г. П. Попов, П. Ф. Руденко, А. А. Семьин. Составители — В. А. Бутко, Г. П. Попов, А. А. Семьин. Литературный редактор И. А. Наумова, оформление В. Широкого, художественный редактор В. С. Вежливцев, технический редактор Н. Б. Буйновская. В этом сборнике впервые была опубликована глава из будущей книги Н. Г. Кузнецова «Курсом к победе» — «День Военно-морского флота».

Выше я уже высказывал свое мнение о том, что было бы справедливым по решению правительства России, начиная с 2004 года — 100-летия со дня рождения Н. Г. Кузнецова, ежегодно проводить в Архангельске — колыбели отечественного Военно-морского флота — морской парад с красочным фейерверком.

Н. Г. Кузнецов ответил согласием на предложение архангелогородцев принять участие в круизе вокруг Скандинавии по пути маршрута крейсера «Аврора» в 1924 году; участником этого перехода он был в качестве курсанта военно-морского училища. В одном из писем адмирала Н. Г. Кузнецова в адрес Архангельского обкома ВЛКСМ есть такие слова: «Мне очень хочется побывать в Архангельске, и я обязательно выберу время для встречи с вашей молодежью».

В том же 1972 году Н. Г. Кузнецов предложил опубликовать ко 2 сентября — дню окончания Второй мировой войны — его статью «День первый и день последний».

А. А. Семьину адмирал Н. Г. Кузнецов позднее послал свою фотографию с дарственной надписью: «Альберту Александровичу Семьину на память о прошлом (фото 1945 года). Кузнецов 14.1.73». Эта фотография была опубликована в газете «Архангельск» в 2000 году.

К сожалению, осуществить свою мечту Н. Г. Кузнецову не удалось. В силу объективных причин круизный рейс вокруг Скандинавии не состоялся, а сам флотоводец серьезно заболел и попал в госпиталь.

В 1972 году в Архангельске состоялась первая встреча участников северных конвойных операций, положившая начало многолетней традиции. Ветераны северных конвоев собирались на такие встречи в 1975, 1977, 1978, 1980, 1982, 1985, 1987, 1989 годах, в августе 1991 года прошла международная встреча, посвященная конвою «Дервиш».

…В 1972 году в солнечный летний день теплоход «Александр Кучин» с курсантами Архангельского мореходного училища имени В. И. Воронина вышел в Белое море и направился к месту, где в годы Великой Отечественной войны первым из советских судов погиб пароход «Аргунь». В Горле Белого моря состоялась встреча с военным кораблем Краснознаменного Северного флота, экипаж которого принимал участие в торжественном церемониале — спуске венков на воду. Звучит музыка. Капитаны дальнего плавания А. Пинежанинов, И. Галактионов, В. Ручкин, старейшие механики В. Макарьин, Н. Ярцев, курсант мореходного училища И. Ромашев несут гирлянду, обвитую лентой, на которой написано: «Вечная слава морякам-северянам, отдавшим свою жизнь за независимость нашей Родины!».

Застыли в молчании ветераны флота. По команде «смирно» стоят военные моряки на своем корабле. Звучит Гимн Советского Союза. С корабля спускается венок, обвитый алой лентой. На венке прикреплена легендарная матросская бескозырка. Звуки гимна сливаются с артиллерийским салютом с военного корабля. Тут погибла «Аргунь». На беломорской волне не поставишь обелиск. Венки на поверхности моря — дань уважения славному экипажу, совершившему подвиг в годы войны.

Во время встреч ветеранов северных конвоев всегда с благодарностью и уважением упоминалось имя наркома Военно-морского флота адмирала Н. Г. Кузнецова, внесшего огромный личный вклад в организацию и охрану северных конвоев, осуществлявших поставки по ленд-лизу в северные порты СССР.

Адмирал Н. Г. Кузнецов продолжил российскую традицию, заложенную еще Петром Первым, — готовить наиболее смелых и талантливых юношей к военно-морской службе. По предложению наркома ВМФ правительство приняло решение об открытии в сентябре 1940 года семи морских спецшкол. В январе 1941 года была создана школа боцманов на острове Валаам в Ладожском озере. Не успев окончить учебу, юные моряки шагнули в огонь войны, участвовали в обороне Ладожских островов, в боях на знаменитом Невском «пятачке».

Юнга — первое воинское звание на флоте. В России мальчиков обучали морскому делу в «водоходных школах». Первая такая школа была открыта под Архангельском в 1781 году. До октября 1917 года было две школы юнг — в Севастополе и Кронштадте.

25 мая 1942 года, в разгар Великой Отечественной войны, «в целях создания кадров будущих специалистов флота высокой квалификации», по приказу наркома Военно-морского флота СССР адмирала Н. Г. Кузнецова, при учебном отделе Северного флота создается школа юнг ВМФ на Соловецких островах. Согласно приказу наркома школа подчинялась командиру учебного отряда Северного флота — генерал-майору береговой службы П. С. Броневицкому. Школа укомплектовывалась юношами в возрасте 15–16 лет, имевшими за плечами шесть-семь классов, исключительно добровольцами. Учебный отряд Северного флота, возникший в 1940 году, состоял во время войны из пяти школ: электромеханической, школы оружия, школы связи, объединенной школы и школы юнг ВМФ. Летом 1941 года воспитанники учебного отряда ушли в составе бригады морской пехоты на фронт. Среди них был и будущий Герой Советского Союза матрос Иван Сивко. Юнгам предстояло приумножить славные боевые традиции учебного отряда Северного флота.

1 сентября 1942 года в Соловецкую школу юнг было зачислено 1192 юноши. С первых дней учебы и службы юнгам пришлось распрощаться с романтическими иллюзиями. Морская форма, выданная им, топорщилась и свисала с худеньких плеч. Вместо длинных лент с якорями на бескозырках был завязан аккуратный «девчоночий» бантик с надписью «Школа Юнг ВМФ». В автобиографической повести В. Пикуля «Мальчики с бантиками» подробно описаны переживания юношей по этому поводу. В «Положении о юнгах Военно-морского флота» было записано: «На юнгов с момента зачисления в школу полностью распространяется „Дисциплинарный устав ВМФ“». С вольницей пришлось распрощаться. И мальчишки принялись зубрить уставы, заниматься строевой подготовкой, нести караульную службу…

Перед первым набором курсантов стояла трудная задача — самим построить жилье и помещения для учебных занятий. Им приходилось копать землю, корчевать пни, ворочать огромные камни-валуны, валить строевой лес. В течение двух месяцев были построены 30 землянок, оборудованы учебные помещения, столовая, баня.

Всех ребят разделили на два учебных батальона, в каждом из которых было три роты. Роты, в свою очередь, делились на смены по 20–25 юнг.

Наставниками юношей стали морские офицеры и мичманы. С июля 1942-го по январь 1943 года начальником школы был капитан 2-го ранга Н. И. Иванов, которого сменил капитан 2-го ранга Н. Ю. Авраамов, а с июля 1944 года по октябрь 1945 года школой руководил С. Н. Садов. Первым военным комиссаром стал Ф. С. Щигарев, а бессменным заместителем начальника школы по политической части был капитан 3-го ранга С. С. Шахов. Из 65 командиров и преподавателей школы 19 были участниками Великой Отечественной войны в 1941–1942 годах.

В приказе народного комиссара ВМФ адмирала Н. Г. Кузнецова о создании школы юнг ВМФ определялись военно-морские специальности, которые предстояло освоить юношам: боцманы флота, рулевые, радисты, артиллерийские электрики, мотористы, электрики. Помимо специальных предметов 120 часов отводилось на общеобразовательные дисциплины.

Программа годового обучения была большой по объему, насыщенной и разнообразной.

Приказом наркома ВМФ от 13 декабря 1942 года для юнг с 1 января 1943 года устанавливалось денежное содержание 8 рублей 50 копеек в месяц.

Командиры, преподаватели и юнги в марте 1943 года собрали деньги на постройку торпедного катера под названием «Юнга». Верховный главнокомандующий И. В. Сталин послал специальную телеграмму: «Передайте юнгам, собравшим 160 тысяч рублей и 40 тысяч облигациями на постройку торпедного катера, мой привет и благодарность Красной Армии. Желание юнг будет исполнено».

Успешно была проведена в школе юнг и подписка на третий государственный займ. Они подписались на 283 725 рублей, только наличными деньгами юнги внесли 53 010 рублей.

Всего за годы Великой Отечественной войны в Соловецкой школе юнг было подготовлено «радистов — 496 человек, рулевых — 35, боцманов надводных кораблей — 411, мотористов торпедных катеров — 717, электриков надводных кораблей —

534, артиллерийских электриков — 30, торпедных электриков — 139, боцманов торпедных катеров — 166, мотористов-дизелистов — 124 и штурманских электриков — 50 человек».

…В экспозиции Соловецкого государственного историко-архитектурного и природного музея-заповедника можно увидеть портрет Саши Ковалева, юнги первого набора. В одном из боев торпедный катер, на котором он служил, получил пробоину. Из мотора вырвалась струя горячей воды. Боевой корабль мог стать хорошей мишенью для врага. Юнга Ковалев грудью закрыл пробоину и спас жизнь экипажу катера. Юный герой был награжден орденами Красной Звезды и Отечественной войны I степени (посмертно).

В дни боев с милитаристской Японией страна узнала имя другого юнги с Соловков, также ставшего героем. За время боев на полуострове Колокольцева электрик В. Г. Моисеенко взорвал восемь дзотов и блиндажей, в одном из которых находился командный пункт японцев. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 года «За образцовое выполнение боевых заданий в борьбе с японскими захватчиками и проявленный при этом героизм» В. Г. Моисеенко было присвоено звание Героя Советского Союза. Из четырех тысяч юнг, подготовленных на Соловках, каждый четвертый погиб на морях во время Великой Отечественной войны. Вечная слава юным героям!

В конце 60-х годов началось общественное движение ветеранов Отечественной войны. Бывшие соловецкие юнги активно включились в это патриотическое начинание. На Соловках инициаторами поисково-исследовательской работы по истории школы юнг стали пионервожатая соловецкой школы В. Н. Федотова и созданный ею в 1971 году школьный клуб «Поиск».

Общими усилиями соловецкой средней школы и сотрудников Соловецкого музея-заповедника А. Д. Смирнова, А. А. Сошиной и других осуществлялась обширная переписка, формировалась картотека юнг-ветеранов, велись поиск и сбор музейных экспонатов по истории школы юнг.

В 1972 году, в год 30-летия школы юнг ВМФ, родилась идея проведения слета юнг-ветеранов. Организаторами этой встречи выступили Архангельский обком ВЛКСМ, соловецкие средняя школа и музей-заповедник. В июле 1972 года на первый слет прибыло 140 «юнгашей» из 36 городов Советского Союза. Приветственной телеграммой собравшихся юнг-ветеранов поздравил создатель школы адмирал Н. Г. Кузнецов. Во время слета состоялась закладка памятника юнгам недалеко от

кремлевской стены. Вскоре на гранитной глыбе памятника была укреплена плита с текстом: «Воспитанникам Соловецкого отряда СФ и школы юнг ВМФ, погибшим в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 годов». Ниже — титановая увеличенная копия нагрудного знака ветерана школы юнг: идущий под всеми парусами клипер, окаймленный лентой с надписью «1942 — школа юнг— 1972». У постамента был установлен морской якорь. Разработку и установку памятника безвозмездно выполнили северодвинские юнги-ветераны при активном участии Соловецкого музея и военных моряков, дислоцировавшихся в то время на Соловках.

Соловецкая школа юнг получила большую известность в нашей стране. Об этих юнгах написаны сотни статей, книг, снято несколько документальных и художественных фильмов. Но мало кто знает о том, что в 1943 году нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов подписал приказ об основании школы юнг вспомогательных судов Беломорской военной флотилии. Сначала двенадцатилетние «юнгаши» обучались в бывшем здании госпиталя близ архангельского лесозавода № 25. В 1944 году школа юнг была переведена в соломбальскую школу № 41, недалеко от судоремонтного завода «Красная кузница». Юноши получали в школе общее образование (семь классов) и связанную с морем профессию. Практику они проходили на вспомогательных военных судах: заградителях, конвойных, гидрографических. 23 февраля 1941 года юнги школы Беломорской флотилии приняли присягу и стали моряками Военно-морского флота. Многим из них тогда не было и четырнадцати лет…

Почин адмирала Н. Г. Кузнецова по созданию школ юнг распространился и на другие ведомства. В Архангельске была создана школа юнг Северного государственного морского пароходства, а затем — тралового флота. В морфлотовские и «рыбные» школы принимали мальчишек до 14 лет. Но недоставало и этих учебных заведений. 16 октября 1942 года приказом наркома морского флота П. П. Ширшова на торговых судах был введен институт воспитанников-юнг. В экипажах появились мальчики, которые стали обучаться матросскому, кочегарскому делу, одновременно помогая морякам на вахтах и судовых работах. До двадцати двух юнг работали на архангельских ледоколах.

Разные дороги и разные судьбы у выпускников школ юнг. В 1944 году Борис Штоколов окончил Соловецкую школу юнг и был направлен на Балтийский флот, служил на легендарном крейсере «Киров». После войны он стал знаменитым на всю страну

оперным певцом. Юнга В. С. Пикуль стал известным писателем-маринистом. Для многих подростков, оставшихся без родителей, школы юнг заменили родной дом, а сами учебные заведения стали прообразом нахимовских училищ. Но это уже другая страница истории нашей страны, пережившей страшную войну.

В сентябре 1974 года главный редактор архангельского телевидения Виктор Фридман с оператором Германом Власовым и известным фотокором газеты «Правда Севера» фронтовиком Калестином Коробицыным провели два дня на даче адмирала Н. Г. Кузнецова в подмосковной Барвихе. По словам его жены Веры Николаевны, он «показал себя хорошим артистом, говорил без бумажки, по памяти». Итогом этой поездки стали документальный фильм об адмирале Н. Г. Кузнецове и несколько статей В. З. Фридмана в архангельской периодической печати. Н. К. Назаренко, вдова главного редактора архангельского телевидения, передала мне часть архива В. З. Фридмана с фотографиями и материалами о Н. Г. Кузнецове, которыми я воспользовался при подготовке данной книги. В архиве архангельского телевидения сохранился и документальный фильм о нашем земляке-флотоводце. Руководитель государственной телевизионной компании «Поморье» В. А. Тунгусов передал мне текст интервью с адмиралом Н. Г. Кузнецовым. Вот что наш земляк сказал о северной столице: «Вы знаете, как в Архангельске разгружали конвои и как бомбили, какие крупные пожары там бывали. Тем не менее северяне, и в частности Архангельск, внесли свой большой вклад в дело победы… Архангельск не был близко расположен к фронту, тем не менее там базировалась Беломорская флотилия в годы войны, и он мне запомнился как город трудовой, как город, внесший большой вклад в дело победы».

Эта последняя встреча «опального» адмирала со своими земляками состоялась за два с небольшим месяца до его смерти.

8 ноября 1943 года Президиум Верховного Совета СССР утвердил статут и описание орденского знака высшей военной награды — ордена Победы. Впервые эта награда была вручена за осуществление операций, в ходе которых соединения Красной армии вышли к границе СССР. 10 апреля 1944 года указами Президиума Верховного Совета СССР орденами Победы были награждены маршалы Г. К. Жуков и А. М. Василевский.

Позднее этих полководческих орденов были удостоены И. В. Сталин (дважды), советские военачальники И. С. Конев, К. К. Рокоссовский, Р. Я. Малиновский, Ф. И. Толбухин, Л. А. Говоров, А. И. Антонов, С. К. Тимошенко, К. А. Мерецков, а

также генерал Д. Эйзенхауэр — будущий президент США, британский фельдмаршал Б. Л. Монтгомери, король Румынии Михаил I, маршал Польши М. Жимерский, маршал, генеральный секретарь ЦК югославской компартии, впоследствии ставший президентом Югославии И. Б. Тито.

Всего было изготовлено двадцать орденов Победы, по другим источникам, правительством было заказано на Московской ювелирной фабрике тридцать орденов. Руководил их изготовлением мастер высшей квалификации И. Ф. Казеннов. По расчетам специалистов на каждый орден требовалось 180 бриллиантов и 300 граммов платины. И. В. Сталин поставил задачу использовать при создании орденов только отечественные материалы. Трудности возникли при изготовлении рубиновых звезд, так как природные рубины не бывают одинаковых оттенков. Тогда И. Ф. Казенное принял единственно правильное решение — использовать искусственные рубины. Мастер хранил эту тайну всю жизнь и лишь незадолго до смерти открыл ее своему ученику В. А. Беляеву. Над изготовлением орденов Победы трудились лучшие мастера: В. И. Дронкин, Н. И. Турчанинов, П. К. Казенное, Я. И. Батин, А. О. Государев, П. М. Максимов, М. И. Филинов, В. С. Соколов, Д. Н. Арданов. Они создали бесценные произведения ювелирного искусства — ордена, которые украсили парадные мундиры лучших полководцев Второй мировой войны.

20 февраля 1978 года состоялось очередное награждение полководческим орденом. Его получил генеральный секретарь ЦК КПСС, Маршал Советского Союза Л. И. Брежнев «За большой вклад в победу советского народа и его Вооруженных сил в Великой Отечественной войне, выдающиеся заслуги в укреплении обороноспособности страны, за разработку и последовательное осуществление внешней политики мира советского государства, надежно обеспечивающей развитие страны в мирных условиях». В связи с тем, что награждение было осуществлено с грубейшим нарушением статута и вызвало огромное количество писем от возмущенных фронтовиков, Президиум Верховного Совета СССР 21 сентября 1989 года отменил указ о награждении Брежнева. Орден под № 20 был передан на хранение в Орденскую кладовую Президиума Верховного Совета СССР.

Многие годы ходили легенды о двадцатом ордене Победы. Фронтовики, особенно моряки, считали, что этот орден предназначался главкому ВМС адмиралу Н. Г. Кузнецову. 5 июня 1988 года в газете «Советская Эстония» была опубликована заметка, в которой утверждалось, что «20-й орден Победы, изготовленный еще при И. В. Сталине, предназначался для

награждения наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова».

Участник Великой Отечественной войны, полковник в отставке А. С. Москвин во время одной из встреч со своим земляком Н. Г. Кузнецовым сообщил Николаю Герасимовичу, что люди говорят о двадцатом ордене Победы и связывают его с именем наркома ВМФ. Адмирал спокойно посмотрел ему в глаза, слегка улыбнулся и, не допытываясь, откуда он взял все это, загадочно ответил: «Говорите, люди говорят… А кто запретит им это делать?..»

Согласно статуту награды «орденом „Победа“, как высшим военным орденом, награждаются лица высшего командного состава Красной армии за успешное проведение боевых операций в масштабе нескольких или одного фронта, в результате которых в корне меняется обстановка в пользу Красной армии». Таким образом, орденом Победы могли быть награждены Верховный главнокомандующий, начальник Генерального штаба, главнокомандующие стратегическими направлениями, представители Ставки ВГК, командующие войсками фронтов.

Генерал Ю. А. Горьков на протяжении многих лет изучал архивные документы Ставки Верховного главнокомандования и Генерального штаба периода Великой Отечественной войны. На их основе он написал книгу «Кремль. Ставка. Генштаб». Вот что он написал о члене Ставки ВГК адмирале Н. Г. Кузнецове: «Балтийский и Черноморский флоты, а также Днепровская, Пинская, Дунайская военные флотилии принимали непосредственное участие в наступательных стратегических операциях, в том числе и в заключительной Берлинской операции. Не случайно Николай Герасимович Кузнецов в ходе подготовки этих операций 64 раза был с докладами на приеме у Верховного. Кроме того, И. В. Сталин неоднократно приглашал его на пункт управления Ставки ВГК (станция метро „Кировская“) и в другие свои резиденции…»

Адмирал Н. Г. Кузнецов умело осуществлял взаимодействие флотов с сухопутными фронтами, направлял усилия на обеспечение приморских флангов фронтов, ориентировал своих подчиненных на активное нарушение морских коммуникаций противника, а также защиту своих внутренних и внешних коммуникаций. Из девяти крупнейших стратегических наступательных операций Красной армии в Великой Отечественной войне в шести принимали самое активное участие флоты и флотилии ВМФ. За годы войны советские флоты потопили около 15 тысяч кораблей и судов противника, высадили свыше 100 оперативных и тактических десантов, обеспечили перевозку морскими путями более 117 миллионов тонн грузов и

12 миллионов человек. Северный флот совместно с союзниками по антигитлеровской коалиции обеспечил охрану 77 союзных конвоев в составе 1464 океанских транспортов.

Все члены Ставки Верховного главнокомандования были отмечены высшей воинской наградой, а И. В. Сталин, Г. К. Жуков и А. М. Василевский награждены орденом Победы дважды. И только член Ставки ВГК — нарком Военно-морского флота адмирал Н. Г. Кузнецов — не получил заслуженной награды. Справедливо ли это? Судить вам, уважаемые читатели…

Время все расставляет по своим местам. 26 ноября 1988 года архангельская областная газета «Правда Севера» опубликовала открытое письмо главнокомандующему Военно-морским флотом адмиралу флота В. Н. Чернавину от ветеранов Краснознаменного Северного флота, предлагавших увековечить память адмирала-северянина Н. Г. Кузнецова в названии боевого корабля. Вскоре моряки-ветераны получили ответ от адмирала В. Н. Чернавина: «Могу вам сообщить, что в целях увековечения памяти Н. Г. Кузнецова по представлению Военного Совета ВМФ и ходатайству Министра Обороны СССР одному из современных кораблей присвоено наименование „Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов“. Командование Военно-морского флота благодарит ветеранов-североморцев за активную деятельность по сохранению славных боевых традиций советских военных моряков и за участие в военно-патриотическом воспитании молодежи…»

25 декабря 1990 года Правительственная комиссия подписала акт о приемке корабля в состав ВМФ СССР. Затем начались испытания самолетов на Черном море до конца 1991 года. Для тяжелого атомного крейсера (ТАКР) «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» в качестве палубного самолета был определен Су-27К (Су-33).

Читателям хочу напомнить, что 1991 год особо трагический год, год распада Советского Союза. Это событие могло пагубно отразиться и на судьбе авианесущего крейсера «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». Произошла почти детективная история. Начну все по порядку.

Авианосец находился в Черном море, летчики корабельной авиации отрабатывали взлеты и посадки на корабле в ходе государственных испытаний. Неожиданно командование авианосца получает правительственную телеграмму Президента Украины Кравчука. В ней объяснялось, что крейсер является собственностью Украины, что до принятия правительственного решения он должен оставаться на севастопольском рейде. Из Заполярья в Крым срочно вылетел заместитель командующего

Северным флотом вице-адмирал Юрий Устименко, который, прибыв на борт, отдал приказ уходить на север. Почти в полночь, не подавая никаких сигналов, авианосец в кромешной темноте покинул севастопольский рейд и взял курс на Босфор. Положение осложнялось тем, что две трети офицеров и мичман, а также сдаточная команда остались на берегу, а самолеты ушли на базу в Саках.

Через 27 суток ТАКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» прибыл в поселок Видяево Северного флота. К этому времени северодвинские корабелы в рекордные сроки успели установить плавучий причал, который стал родным домом для авианесущего крейсера и его экипажа.

В сентябре 1994 года ТАКР впервые принял участие в учениях флота, в ходе которых началось практическое освоение его авиационного вооружения.

Начало 1996 года, в котором отмечалось 300-летие российского флота, ознаменовалось значительным событием в его истории. Был успешно проведен длительный поход в Средиземное море отряда ВМФ России в составе двенадцати боевых кораблей и вспомогательных судов трех флотов во главе с ТАКР «Адмирал Кузнецов» как модели авианосной многоцелевой группы. Авиагруппа ТАКР состояла из 15 самолетов Су-33, одного Су-25 УТГ и 11 вертолетов Ка-27. Самолетами ТАКР за три месяца похода было совершено более четырехсот полетов, вертолетами — около семисот. Можно только сожалеть, что к настоящему времени это единственный авианосец в составе ВМФ России…

Таким образом, флагманский корабль Северного флота, тяжелый авианесущий крейсер, до сих пор носит на своем борту славное имя — «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов» и на сегодня является единственным в мире авианосцем, базирующимся в Заполярье.

Имя нашего земляка присвоено и Военно-морской академии в Санкт-Петербурге. На здании Главного штаба ВМФ в Москве открыта мемориальная доска, портрет Н. Г. Кузнецова помещен в галерею флотоводцев Российского государственного морского и историко-культурного центра при Правительстве РФ, его именем названы улицы в городах Санкт-Петербурге, Архангельске и Котласе.

24 июля 1994 года впервые в клубе Главного морского штаба ВМФ было проведено торжественное собрание по случаю 90-летия со дня рождения Героя Советского Союза, Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова. Главнокомандующий ВМФ адмирал флота Ф. Н. Громов выступил с докладом, в котором прозвучали объективные оценки личности и деятельности

архангельского юбиляра.

Не забывали своего знаменитого земляка и на его «малой родине».

14 декабря 1973 года на базе городского Дома пионеров (ныне — Дом детского творчества) в городе Котласе был создан штаб школьников «Товарищ». Учащиеся школы № 82 выступили с инициативой бороться за присвоение штабу имени Героя Советского Союза Н. Г. Кузнецова. «Уходит жизнь, приходит память. И память возрождает жизнь…» — такие слова стали девизом членов группы «Поиск».

Начали со сбора материалов о своем знаменитом земляке-флотоводце. Сейчас в фондах штаба имеется около 100 фотографий, 32 документа, рассказывающих о жизни и деятельности адмирала Н. Г. Кузнецова, 25 книг, написанных об адмирале, свыше 100 воспоминаний его друзей и сослуживцев и их писем. В штабе хранятся и документальные фильмы — «Вечер памяти в Центральном доме литераторов имени М. Горького (две части, 1975 г.)», «Адмирал Кузнецов. Готовность № 1» (1985 г.), «Адмиралы Российского флота. Трагедия главкома» (1997 г.).

Группа «Поиск», которую возглавили Р. А. Стрельцова, Е. Л. Чиркова и М. В. Шарин, оформила картотеку основного и вспомогательного фондов, в архиве штаба представлены слайды и фотолетописи праздников и тематических вечеров, работает постоянная экспозиция, рассказывающая об адмирале Н. Г. Кузнецове. А на сайте котласского городского штаба школьников «Товарищ» содержится информационный и фотоматериал о поисковой деятельности молодых северян. Большой интерес у молодежи вызвал выход буклета «Выбор сделан однажды», посвященный Адмиралу Флота Советского Союза Николаю Герасимовичу Кузнецову.

В 1975 году, в дни празднования 30-летия Победы в Великой Отечественной войне, улица Пионерская города Котласа была переименована в улицу имени Н. Г. Кузнецова. Для штабистов это событие стало не только знаменательным, но и символичным: окна их кабинета выходили как раз на эту улицу. И ребята сразу взяли над ней шефство. 14 декабря 1979 года по решению Котласского горкома комсомола штабу школьников «Товарищ» было присвоено имя Николая Герасимовича Кузнецова с вручением памятной ленты на знамя штаба. Летом 1984 года сбылась давняя мечта школьников: за 48 часов ударной работы был установлен памятник на месте родительского дома Кузнецовых в деревне Медведки. Все материалы школьники купили на свои заработанные деньги, им также помогли шефы — комсомольцы электромеханического завода и жители

Вотлажемского сельсовета. Возглавили строительство выпускник штаба школьников Андрей Гарвардт и его отец Эрвин Фридрихович, работник Лимендского судоремонтного завода.

Возрастающий интерес к жизни и деятельности Н. Г. Кузнецова, связанный, в частности, и с восстановлением его в июле 1988 года в звании адмирала флота, вызвал необходимость увековечить память флотоводца на его родине. Исполком Котласского районного Совета народных депутатов своим решением от 9 сентября 1988 года определил программу действий по строительству Дома-музея Кузнецова.

Возглавил оргкомитет уроженец деревни Медведки Н. Н. Вирячев, работавший в то время председателем Котласского райисполкома. После обращения к населению района и города было собрано более 16 тысяч рублей. Создали строительную бригаду, в которую вошли В. А. Быковский, житель деревни Медведки, Н. А. Стрельцов, ветеран Великой Отечественной войны, В. В. Быковский, водитель редакции газеты «Двинская правда», который стал «внештатным прорабом». Эта группа строителей при постоянном внимании и опеке со стороны Риммы Александровны Стрельцовой — учителя истории котласской школы № 17 приступила к работе. И вскоре добротный деревянный Дом-музей Героя Советского Союза Николая Герасимовича Кузнецова принял своих первых посетителей.

Особую признательность я хочу выразить главному инициатору этой «народной» стройки, а теперь и внештатному хранителю музея Николаю Николаевичу Вирячеву, с которым меня связывала в прошлом общественная и партийная работа. Встречаясь с ним в Котласском районе во время посевной, на фермах и в лесных делянках, я неизменно отмечал, как к нему тянутся селяне. Н. Н. Вирячев всегда советом и делом помогал жителям своего района, пользовался огромным авторитетом среди них. Одного я тогда не знал, что он вырос в родной деревне прославленного флотоводца Н. Г. Кузнецова.

Теперь нас вновь свела моя работа над книгой о нашем именитом земляке. В один из зимних дней, собирая материалы о Н. Г. Кузнецове в городе Котласе, я вновь встретился с Н. Н. Вирячевым, уже ветераном труда. Прежде всего я предложил съездить в деревню Медведки. Зимний вечер мы провели в крестьянском доме Николая Николаевича, что напротив Дома-музея Н. Г. Кузнецова.

Много нового я узнал о Николае Герасимовиче от его земляка, но главное — мне удалось воочию увидеть родные места советского флотоводца. Хлебосольный хозяин угощал меня природными дарами: маленькими хрустящими рыжиками и

груздями в желе с рассыпчатой картошкой, свежепросольными хариусами, северными ягодами — морошкой, брусникой, клюквой…

За чашкой чая Николай Николаевич рассказал о непростой своей жизни пенсионера, с болью в сердце говорил о разрухе в сельском хозяйстве. А были времена, когда Котласский район обильно снабжал молоком и мясом не только свою округу, но и Архангельск с Северодвинском. Сейчас молочную продукцию доставляют сюда из Вологодской и Кировской областей. С постройкой моста через Вычегду увеличился поток продовольственных и промышленных товаров из соседних регионов. С горечью говорил ветеран и о торжественном открытии моста, когда руководители области, перерезая ленточку, под звон хрустальных бокалов даже не вспомнили об истоках строительства, которое насчитывает более двух десятилетий. Н. Н. Вирячев, будучи председателем райисполкома, занимался проектированием и началом строительства гигантского моста, частенько наведывался в Первопрестольную по вопросам финансирования. Самые крупные капиталовложения шли именно в те годы. Большую помощь в выборе места строительства моста, его проектировании и начале строительства оказал «речной адмирал» З. А. Шашков, работавший в те годы в Госплане страны. К строительству моста привлекались и многие другие северяне.

Временщики приходят и уходят и память о себе не оставляют. Они не знали истории своего края, и у них нет будущего…

Многое в жизни адмирала Н. Г. Кузнецова связано с красавицей Северной Двиной. Отсюда началась его нелегкая дорога к океану, к вершинам искусства флотоводца. Уже многие годы большой белоснежный речной корабль «Адмирал Кузнецов» бороздит речное пространство по линии Архангельск — Котлас, по маршруту юности Николая Герасимовича Кузнецова. Сбылась его последняя мечта…

Основные даты жизни и деятельности Николая Герасимовича Кузнецова

1904, 24 (11) июля — родился в деревне Медведки Котласского района Архангельской области.

1919, 13 октября — поступил на военную службу в Северо-Двинскую флотилию. В составе флотилии участвовал в Гражданской войне.

1920, 6 декабря — 1922, 20 мая — учится в подготовительной школе при Военно-морском училище в Петрограде.

1922, 20 сентября — стал курсантом Военно-морского училища.

1924, 2 июня — / сентября — участник похода на крейсере «Аврора» вокруг Скандинавии с заходом в порты Швеции, Норвегии, в Мурманск и Архангельск.

1926 — закончил с отличием ВМУ имени М. Ф. Фрунзе.

1927, август — 1929, 1 октября — старший вахтенный начальник крейсера «Червона Украина».

1929, 1 октября — 1932, 4 мая — учился и закончил с отличием Военно-морскую академию имени К. Е. Ворошилова.

1932, 1 мая — 1933, 3 октября — служил старшим помощником командира крейсера «Красный Кавказ».

1933, ноябрь — 1936, 15 августа — командует крейсером «Червона Украина».

1934 — награжден орденом «Знак Почета» «за успешные летние учения крейсера „Червона Украина“».

1935 — награжден орденом Красной Звезды «за выдающиеся заслуги в деле организации подводных и надводных сил РККА и за успехи в боевой и политической подготовке краснофлотцев».

1936, август — 1937, 15 июля — военно-морской атташе, главный военно-морской советник и руководитель советских моряков-добровольцев в Испании.

1937, 3 января — награжден орденом Ленина «за активное участие в национально-революционной войне в Испании».

21 июля — награжден орденом Красного Знамени «за активное участие в национально-революционной войне в Испании».

15 августа — назначен заместителем командующего Тихоокеанским флотом.

1938, 10 января — назначен командующим Тихоокеанским

флотом, 2 января присвоено воинское звание «флагман 2-го ранга». В марте избран делегатом на XVIII съезд ВКП(б), в мае избран депутатом Верховного Совета РСФСР (первого созыва) от Приморского избирательного округа Дальневосточного края, членом Президиума Верховного Совета РСФСР.

29 июля —11 августа — организовывает переброску военных частей и грузов морем в район Посьета во время военного конфликта у озера Хасан.

1939, 13 марта — женится на Вере Николаевне Шехотиной.

18 марта — назначен первым заместителем народного комиссара ВМФ СССР.

28 апреля — утвержден в должности наркома ВМФ СССР. Присвоено воинское звание «флагман флота 2-го ранга».

22 июня — по предложению Н. Г. Кузнецова принято постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) об установлении и праздновании ежегодного Дня Военно-морского флота СССР в каждое последнее воскресенье июля.

12–20 августа — участвует в совещании СССР, Англии и Франции в Москве в качестве члена советской военной делегации.

1940, 4 июля — присвоено звание «адмирал». Правительство открыло семь морских спецшкол, занятия которых начались в сентябре. Была возрождена российская традиция, заложенная Петром I, — готовить смелых и талантливых юношей к военно-морской службе. *8 сентября* — руководил учениями на Краснознаменном Балтийском флоте.

1941, 21 июня в 21.50— приказал руководству флотов перейти на высшую боевую готовность.

22 июня — нападение Германии Военно-морской флот встретил во всеоружии. В этот день не был потерян ни один боевой корабль, самолет, береговая батарея.

13 июля — вместе с И. В. Сталиным и Б. М. Шапошниковым подписал соглашение между правительствами СССР и Великобритании о совместных действиях против Германии. *8 августа* — по предложению Кузнецова были нанесены первые бомбовые удары по Берлину самолетами морской авиации. *13 сентября* — начала действовать Дорога жизни. Моряки переправили по этой трассе 1 миллион человек и доставили в Ленинград 1 миллион 690 тысяч тонн грузов.

25 декабря — 1942, 2 января — Керченско-Феодосийская десантная операция, в разработке и проведении которой участвовал адмирал Н. Г. Кузнецов.

1942, 3 апреля — по его приказу присвоены гвардейские звания крейсеру «Красный Кавказ», подводным лодкам М-171, М-I74, Д-3, К-22, эсминцу «Стойкий», минному заградителю «Марат»

и тральщику Е-205. Так родилась морская гвардия. *25мая* — создал Соловецкую школу юнг ВМФ, утвердил «Положение о юнгах ВМФ СССР» и «Правила приема в школу юнг ВМФ». *21 июня* — утвердил гвардейский Военно-морской флаг СССР и гвардейский Краснознаменный Военно-морской флаг СССР для отличия кораблей, личный состав которых проявил массовый героизм и мужество.

1943, август — вылетел в Сталинград и Саратов *по* поручению Ставки ВГК и ГКО для принятия решительных мер по обеспечению движения речных судов по Волге и очистки фарватеров от фашистских мин. Участвовал в разработке и проведении Керченско-Эльтигентской десантной операции, которая началась 1 ноября.

1944, февраль — присвоено звание «адмирал флота».

31 мая — присвоено звание «Адмирал Флота СССР», которое приравнено к званию «Маршал Советского Союза». *21 июня*— по ходатайству Н. Г. Кузнецова в Ленинграде создано Нахимовское военно-морское училище.

27 июня — награжден орденом Ушакова 1-й степени «За умелое и мужественное руководство боевыми операциями и за достигнутые успехи в результате этих операций в боях с немецко-фашистскими захватчиками». Участвовал в разработке и проведении Выборгской и Петсамо-Киркенесской наступательных операций.

1945, 3 февраля — участвовал в качестве члена советской делегации в конференции глав государств в Ялте.

28 июня — награжден орденом Ушакова 1-й степени «За образцовое выполнение боевых заданий».

17 июля — участвовал в составе советской делегации в конференции глав государств в Потсдаме.

14 сентября — присвоено звание Героя Советского Союза *Сентябрь* — подготовил и представил в правительство десятилетнюю программу строительства ВМФ, включающую производство авианосцев

1946, январь — избран депутатом Верховного Совета СССР (второго созыва) по Севастопольскому избирательному округу Крымской области По указанию И. В. Сталина комиссия под председательством маршала Л Говорова проверила деятельность главкома ВМС и ГМШ Освобожден от должности

1947, 19 февраля — назначен начальником Управления вузов в Ленинграде

1948, 12–15 января — состоялся «суд чести» над адмиралами Дело передано в Военную коллегию Верховного суда СССР Н Г Кузнецов признан виновным, однако, учитывая большие заслуги

Н Г Кузнецова перед Союзом ССР в деле организации Военно-морского флота как в данный период, так и особенно в период Великой Отечественной войны, Военная коллегия Верховного суда постановила не применять к Н Г Кузнецову уголовного наказания и ходатайствовать перед Советом министров СССР о снижении Н Г Кузнецова в воинском звании до контр-адмирала

12 февраля — назначен на должность заместителя главнокомандующего войсками Дальнего Востока по ВМС

1951, 20 июня — назначен (будучи уголовно наказанным) военно-морским министром СССР

1952, 23 июля — награжден орденом Ленина «За заслуги перед государством и ВМФ и в связи с 50-летием со дня рождения»

1954 — вместе с В А Малышевым и А П Завенягиным рассматривает проекты атомной подводной лодки и утверждает первый проект, после чего начинается строительство первой атомной подводной лодки

1956, 18 февраля — снижен в звании до вице-адмирала и уволен из кадров ВМС в отставку с правом ношения формы

1966 — вышли книги Н Г Кузнецова «На далеком меридиане» и «Накануне»

1971 — выпущена книга Н Г Кузнецова «На флотах боевая тревога»

1974, 6 декабря — Н Г Кузнецов скончался в больнице в возрасте 70 лет

1977, 28 января — в Центральном доме литераторов в Москве военная секция Союза писателей провела вечер памяти в связи с 75-летием со дня рождения Н Г Кузнецова

1988, 26 июля — посмертно восстановлен в звании «Адмирал Флота Советского Союза»

1989 — вступившему в строй тяжелому авианесущему крейсеру (ТАКР) присвоено имя «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов»

2004, 19–20 мая — в Архангельске и Северодвинске проведены обще российские общественно-научные чтения «Флот и Победа» / *июля* — в Москве состоялась научно-практическая конференция «Личность и великие дела Н Г Кузнецова — пример служения Отечеству», посвященная 100-летию со дня рождения Н Г Кузнецова

Библиография[1]

Труды Н. Г. Кузнецова

Кузнецов Н. Г. На далеком меридиане воспоминания участника национально-революционной войны в Испании. М. Наука, 1966.

То же 2-е изд, доп. М. Наука, 1971.

То же 3-е изд, испр. М. Наука, 1988.

То же / Послесл. В. А. Рудного 4-е изд, доп. М. Наука, 2005.

Кузнецов Н. Г. Накануне / (Военные мемуары) М Воениздат, 1966.

То же 2-е изд (Военные мемуары) М. Воениздат, 1969.

То же / (Пер. на чеш. яз.) Praha Orbis, 1971.

То же / (Пер. на нем. яз.)) Berlin Militarverlag der DDR, 1973.

То же / (Пер. на венг. яз.) Budapest Znnyi Katonai Kiado, 1975.

То же / (Пер на нем. яз. J. Berlin Militarverlag der DDR, 1979.

То же / (Послесл. В. Чернавина) 3-е изд, доп. (Военные мемуары) М. Воениздат, 1989.

То же (Военно-историческая библиотека) М. АСТ, СПб Terra Fantastica, 2003.

Кузнецов Н. Г. На флотах боевая тревога / (Военные мемуары) М. Воениздат, 1971.

То же / (Пер. на чеш. яз.) Praha Orbis, 1972.

То же / (Пер на. болг. яз.) София Държавно военно издателство, 1971.

То же / (Пер. на фр. яз.) М Прогресс, 1974.

То же / (Пер. на нем. яз.) Berlin Militarverlag der DDR, 1974.

То же / (Пер. на ит. яз.) М Прогресс, 1975.

То же / (Пер. на венг. яз.) Budapest Znnyi Katonai Kiado, 1976.

То же / (Пер. на нем. яз.) Berlin Militarverlag der DDR, 1979.

То же / |Пер. на нем. яз.) Berlin Militarverlag der DDR, 1988.

Кузнецов Н. Г. Курсом к победе / (Военные мемуары) М. Воениздат, 1975.

То же / (Пер. на польск. яз.) Warszawa Wydaw Ministerstwa obrony Narodowei, 1978.

То же / (Пер. на нем. яз.) Berlin Militarverlag der DDR, 1979.

То же (Военные мемуары) М. Воениздат, 1987.

То же / (Пер. на нем. яз.) Berlin Militarverlag der DDR, 1988.

То же 3-е изд (Военные мемуары флот) М. Воениздат, 1989.

То же М. Голос, 2000.

То же (Военно-историческая библиотека) М. АСТ, СПб Terra

Fantastica, 2003.

То же (сборник) / Ред. Р. В. Кузнецова М ОЛМА-Пресс, 2003.

Кузнецов Н. Г. Накануне Курсом к Победе / (Библиотека избранных военных мемуаров 50 лет Победы) М. Воениздат, 1991.

Крутые повороты из записок адмирала Н. Г. Кузнецова / Сост. Р. В. Кузнецова, послесл. Н. Н. Амелько (300 лет Российскому флоту) М. Молодая гвардия, 1995.

О Н. Г. Кузнецове

Адмирал Кузнецов: к 100-летию со дня рождения Адмирала Флота Советского Союза Николая Герасимовича Кузнецова: биобиблиографический указатель литературы / Сост. О. В. Кононова; ред. Е. И. Тропичева; науч. ред. Р. В. Кузнецовой. Архангельск: Правда Севера, 2005.

Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца: (сб. док. и материалов) / Сост.: Р. В. Кузнецова, А. А. Киличенков, Л. А. Неретина. М: Издательство Московского городского объединения архивов, 2000.

То же. 2-е изд., испр. и доп. М.: Издательство объединения Мосгорархив, 2004.

Адмирал Флота: героические и драматические страницы жизни Н. Г. Кузнецова / Сост., авт. примеч. Р. В. Кузнецова; отв. ред. А. Я. Сухарев. (Полководцы Великой Отечественной). М.: Унипринт, 2002.

Булатов В. Н. Адмирал Кузнецов: Архангельский Север в жизни и судьбе флотоводца. Архангельск: Поморский университет, 2004.

Золототрубов А. М. Опальный адмирал: роман. (Золотая библиотека исторического романа: Русские полководцы). М.: АСТ, 2003.

Золототрубов А. М. Тревожный колокол. М.: Патриот, 1995.

Михайлов Л. Н. Опальный флагман. СПб., 1995.

Михайлов Л. Н. Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов. СПб.: Судостроение, 2004.

Рудный В. А. Готовность № 1: о Н. Г. Кузнецове. (Герои Советской Родины). М.: Политиздат, 1982.

То же. 2-е изд. (Герои Советской Родины). М.: Политиздат, 1985.

Флотоводец: материалы о жизни и деятельности Адмирала Флота Советского Союза Н. Г Кузнецова / Сост. Р. В. Кузнецова, В. Н. Кузнецова. (Библиотека Общероссийского движения поддержки флота). М.: Петровский двор, 1999.

Флотоводец: материалы о жизни и деятельности наркома Военно-морского флота Адмирала Флота Советского Союза Николая Герасимовича Кузнецова / Сост. и ред. Р. В. Кузнецова. (Библиотека Общероссийского движения поддержки флота). М.: Садовое кольцо, 2004.

notes

Примечания

1

Составлена В. Н. Булатовым и Ю. П. Скоробогатовой.